

**Lamborghini
Temerario**



**Híbrido enchufable, con motor
V8 + 3 eléctricos = 920 CV**

www.revistacar.es



GOLF GTI

¿EN CUÁL DE SUS OCHO GENERACIONES NACIÓ USTED?



**Golf GTI Mk 1
(1976)**

**Golf GTI
Mk 8.5
(2024)**

Pebble Beach

**TODAS LAS NOVEDADES DE
LA CAR WEEK DE MONTEREY**

Aston Martin Valour

**A LOS MANDOS DE UNA DE LAS 110
UNIDADES DEL DEPORTIVO INGLÉS**

AutoBello Madrid

**EL EVENTO CON MÁS ESTILO
DEL MUNDO DEL MOTOR**

ESPAÑA · 5,50€ · (PORTUGAL 6,50€)
Nº 210 · SEPTIEMBRE 2024



8 413042 589457

Bienvenido a la conducción envolvente.

Nuevo Audi

Q6
e-tron

Con pantallas
digitales panorámicas
y hasta 639 km de
autonomía (WLTP).

Los grandes avances ocurren cuando alguien se replantea lo que el resto da por sentado. Así nace el nuevo Audi Q6 e-tron, un automóvil que inaugura un nuevo lenguaje de diseño interior que pone al conductor en el centro. Su futurista habitáculo, con tres pantallas digitales panorámicas OLED, desde el que se controlan sus extraordinarias prestaciones lo convierten en el nuevo referente de su categoría. Un vehículo eléctrico con una impresionante autonomía de hasta 639 km (WLTP)¹, capaz de recorrer hasta 255 km con tan solo 10 minutos de carga². Bienvenido al futuro de la movilidad eléctrica.

Audi A la vanguardia de la técnica.

¹La autonomía varía entre 540 y 639 kilómetros dependiendo del equipamiento seleccionado del vehículo. ²En estaciones de carga alta potencia. El Audi Q6 e-tron puede cargarse del 10% al 80% en 21 minutos en estaciones de carga de alta potencia, dependiendo de la respectiva motorización. Emisiones combinadas de CO₂: 0 g/km. Consumo eléctrico combinado eléctrico: 17,0-19,4 kWh/100 km.



Septiembre 2024

Fiat Grande Panda

6



- 11 Lexus en las Carreras de Sanlúcar
- 12 Rang Rover House Mallorca
- 14 Motores eléctricos en las ruedas
- 16 Tecnología "by-wire" de Bosch
- 18 En la factoría de Renault de Valladolid
- 20 Opel Frontera
- 22 Lamborghini Revuelto en Madrid
- 24 El futuro de los motores de combustión

Dos décadas
del Hyundai Tucson

26



- 28 Con el jefe de proyecto del Honda Prelude
- 30 Sabino Méndez



34 Cadillac Sollei



36 Aston Martin Valour



44 Cupra Terramar

40 MG Cyberster



48 Bring a Trailer

52 Del VW Golf al VW Golf GTI

56 En la fábrica de VW, en Wolfsburg



60 VW Golf GTI 8.5

64 Car Week 2024, en Pebble Beach



74 Lamborghini Temerario

80

Audi A6 e-tron



- 84 Alfa Giulia y Stelvio QV Super Sport
- 86 Pilotos de F1 que residen en Mónaco
- 90 Fiat 600 Hybrid
- 92 Renault Symbioz
- 94 Automobilia
- 97 Autoguía
- 112 Libros

AutoBello Madrid 114



- 124 Destruction Derby en Letonia
- 126 Relojes
- 130 Restomod: 355 by Evoluto Automobili
- 132 Vlog de Coches
- 134 Adiós a Alain Delon
- 136 Mail Car
- 138 Top Ten



PORSCHE

Nuevos modelos Macan.

LA ESENCIA QUE DEFINE LA ELECTROMOVILIDAD DEPORTIVA.

La gama Macan cien por cien eléctrica establece nuevos estándares de deportividad y tecnología. Macan Electric, Macan 4 Electric, Macan 4S Electric y Macan Turbo Electric son los nombres que redefinen la experiencia de conducir, aman la deportividad fusionándola con una autonomía de hasta 641 kms. Carácter joven y alma pasional para hacer de la conducción una experiencia única. Interpretan la filosofía Porsche a través de las innovaciones más sorprendentes. ¿Cuál es su Macan? Descúbralo en Centro Porsche Madrid.

Centro Porsche Madrid Norte

Avda. de Burgos, 87
28050 - Madrid
Tel.: 912 035 410
porsche-madridnorte.com

Centro Porsche Madrid Oeste

C/ Ciruela, 5 - P.E. Carralero II
28220 Majadahonda - Madrid
Tel.: 916 347 810
porsche-madridoeste.com

Editorial

Lamborghini, el coche de los presidentes...

HEMOS ACABADO las vacaciones con varias noticias de alcance, una buena y varias malas. La primera es que Lamborghini ha dado a conocer al sustituto del Huracán, su modelo más vendido hasta la fecha. Se llama Temerario y el nombre le viene como anillo al dedo. Entre las malas nos ha impactado el naufragio del fantástico velero en el que navegaba el magnate Mike Lynch y el presidente de Morgan Stanley International, Jonathan Bloomer. Murieron siete personas, incluyendo los directivos mencionados. Y la tragedia de la familia Goyanes, con el fallecimiento de Carlos, su hermano Tito y Caritina, hija de Carlos. Desde aquí enviamos un mensaje de cariño y apoyo a la familia. Pero lo más sorprendente de este inicio de curso ha sido escuchar al presidente Sánchez proclamar: "más transporte público y menos Lamborghini". Un eslogan que, para variar, va acompañado de una subida de impuestos. No podemos pedir al inquilino de la Moncloa que entienda de todo, para eso tiene asesores, pero posiblemente no sepa que los coches que emplea la Presidencia del Gobierno desde hace muchos años (al menos desde Aznar), llevan motores V8 o V12 y los fabrica la misma multinacional que los superdeportivos del toro. ¿Tendrá manía a los Lambo porque el ex presidente Trump (en la imagen) tuvo uno?

Lamborghini comercializó en España el año pasado 34 modelos, lo que supone aproximadamente el 0,005% del total de matriculación de coches en nuestro país. El líder socialista tampoco ha caído en la cuenta de que, quien compra un Urus de 300.000 euros paga unos 100.00 en impuestos, dinero que su Gobierno gasta en lo que cree más conveniente. Ojalá se vendieran más Lambos porque eso significaría que somos una nación rica y puntera: durante los primeros seis meses la marca ha comercializado en Estados Unidos 1.621 coches, en Alemania 595, en Reino Unido 514, en Japón 354, en Italia 268... Por si esto fuera poco la legendaria marca pertenece al Grupo Volkswagen, y

las factorías que gestiona en España son de capital importancia para nuestra economía.

En la reciente Car Week de California el Presidente y CEO de Automobili Lamborghini se mostró muy orgulloso de los resultados conseguidos en el primer semestre, ya que lograron alcanzar una rentabilidad del 28,2%. Cifras que seguro irán en aumento con el nuevo Revuelto –que vimos en directo Madrid– y el Temerario, dos superdeportivos "eco" que rondan los 1.000 CV. Desde nuestra humilde posición queremos brindar todo nuestro apoyo a las marcas de deportivos, firmas valientes e innovadoras que cada mes nos hacen soñar con sus nuevos lanzamientos. Tanto a los lectores que pueden comprarlos, como a los que no.



Emilio Olivares i Camps
Director

Este mes en CAR



Los problemas de autonomía de los eléctricos son cosa del pasado. Guillermo Lahoz ha viajado hasta Alemania para conocer las muchas virtudes del nuevo Audi A6 e-tron.



Macarena López ha sido de las primeras en tocar el nuevo Terramar. El SUV de Cupra llegará a finales de año y seguro que pronto encabezará las listas de ventas.



Nuestro compañero Daniel Blasco viajó hasta Letonia para competir en un "destruction derby". Sí, nosotros también le envidiamos...



LAMBORGHINI REVUELTO

**FROM
NOW ON**

LAMBORGHINI MADRID

Distribuidor oficial

EXPOSICIÓN Y VENTA

Vía de las Dos Castillas, 9

Pozuelo de Alarcón

28224 Madrid

Tel. 91 715 40 11

ventas@lamborghinimadrid.com

SERVICIO TÉCNICO

C/ Gamonal, 47 Naves 9 y 10.

Polígono Industrial Vallecas

28031 Madrid

Tel. 91 463 99 85

serviciotecnico@lamborghinimadrid.com

Consumo de combustible en ciclo combinado: 11,86 l/100km; Consumo de energía ciclo combinado: 10,1 kWh/100 Km; Emisiones de CO₂ en ciclo combinado: 276 g/km; Clase de eficiencia de CO₂ en ciclo combinado: G; Consumo de combustible con la batería descargada en ciclo combinado: 17,8 l/100km; Clase de eficiencia emisiones de CO₂ con la batería descargada: G; Valores en base al WLTP

<https://lamborghini-madrid.es>

Vuelve el Fiat Panda

El nuevo modelo de la marca italiana anuncia una moderna familia de vehículos al tiempo que rememora el modelo original diseñado por Giorgetto Giugiaro.



El salpicadero alargado en forma de óvalo está inspirado en la antigua pista de pruebas sobre el techo de la fábrica de Lingotto, en Turín.



EL JEFE DE DISEÑO de Fiat, François Leboine, tiene experiencia en este tipo de cosas. El francés era jefe de concept cars en Renault cuando el nuevo 5 era solo un proyecto interno. Al presentarlo en enero de 2021, su antiguo jefe, Laurens van den Acker, se lo atribuyó a Leboine, y la aclamada versión de producción de 2024 se mantiene muy cerca de la idea original.

Desde que dejó Renault por Fiat, Leboine ha estado ocupado con lo que parece ser un trabajo similar: revivir el Panda. Para ello, se ha aprovechado la herencia de la primera generación del modelo cuadrado de 1980, pero también el concepto Centoventi de 2019, al tiempo que se han añadido nuevos giros de diseño y tecnología.

“Intentamos conectar más con algunos elementos que recuerdan al primer Panda de Giorgetto Giugiaro”, explica Leboine, “para encontrar una superficie sencilla a la que añadimos unos pasos de rueda robustos. Hicimos un cóctel diferente en el que se reconoce esta actitud tan típica del primer Panda y las líneas principales –más o menos línea inferior, línea de cintura y línea de techo– y con esta inclinación entre el cristal trasero y el cristal delantero que tiene el equilibrio típico del Panda. Partimos de esto y luego lo tratamos de forma diferente”.

¿Cómo? “Tenemos mucha tensión en la superficie, pero siempre acabamos con un giro suave”, continúa Leboine. “Hay una combinación de tensión y suavidad que es muy moderna. Es la traducción a nuestro tiempo”.

“Jugar con diferentes épocas le da un fuerte toque de modernidad. Antes había grandes tendencias: formas redondas, formas cuadradas, diseño plano y bio. Pero ahora creo que estamos entrando en un mundo completamente diferente en términos de diseño, donde se puede jugar con diferentes épocas y áreas del diseño y combinarlas para crear una historia”.

“Esta mezcla, esta colaboración de diferentes tipos de diseño, es algo con lo que jugaremos cada vez más en

La cabina es personalizable al máximo y puede adaptarse a las nuevas tecnologías que vendrán

los próximos años, porque quizá sea la mejor manera de crear cosas que duren más y que no pertenezcan a una tendencia o época, sino más bien a diferentes tendencias o épocas”.

Elementos de esa diferencia pueden verse en el despliegue de la última tecnología de faros con píxeles, haciendo que la cara del Grande Panda 2024 parezca más futurista que la de su antepasado de 1980. Todo el coche tiene un aspecto robusto y sólido, con un montón de referencias. Esto se hace muy notable en la gran palabra gráfica ‘Panda’ estampada en los laterales inferiores de la carrocería y ‘Fiat’ en el portón trasero, pero también de forma más sigilosa a través de una pequeña insignia ‘Panda’ en relieve tridimensional, que sobresale de la barra horizontal de plástico negro hacia la parte inferior del portón trasero.

El interior ofrece una estética más suave dominada por un salpicadero alargado en forma de óvalo que, según Fiat, está inspirado en la antigua pista de pruebas sobre el techo de la fábrica de Lingotto. La instrumentación digital de 10 pulgadas y la pantalla central de 10,25 pulgadas encajan perfectamente en el salpicadero para mantener el aspecto general firmemente adaptado al siglo XXI, mientras que la guantera del lado del pasajero, de apertura superior y revestida de bambú, combina con los detalles en amarillo brillante de las salidas de aire rectangulares para crear un ambiente natural y elegante en el habitáculo.

También es práctico, con mucho espacio de almacenamiento: Fiat afirma que hay 13 litros en el habitáculo y un maletero de 361 litros al que se accede por el portón trasero.

Al igual que con el nuevo Renault 5, Leboine quiere que el interior del nuevo Panda sea físicamente más personalizable y modular, no solo para satisfacer la demanda de los clientes, sino también para contribuir a su longevidad. “Desde el mismo centro técnico tenemos la posibilidad de conectar distintas tecnologías y

UNO CADA AÑO, HASTA 2027

Más modelos

Salvo el nuevo Grande Panda, presentado en su forma de producción en la fiesta del 125 aniversario de Fiat en julio, el resto de las apariciones públicas de esta nueva familia Panda han sido estrictamente digitales. Y, salvo un render conceptual del habitáculo, solo hemos visto exteriores.

Los cinco modelos potenciales del Panda presentados a finales de febrero incluían el City Car Concept, que ahora conocemos como Grande Panda de serie. También había un camper, un fastback, un pick-up y un SUV. Todos estos prototipos transmitían un aire de familia, unidos por unas proporciones de carrocería robustas y una postura sólida sobre las ruedas, con firmas luminosas de píxeles verticales en la parte delantera y trasera, y capós en forma de concha casi horizontales.

Había elementos de marca llamativos por todas partes, desde los logotipos más obvios de Fiat en mayúsculas grabados en la carrocería o retroiluminados en las

firmas de las luces de freno traseras, hasta el antiguo logotipo de cuatro líneas diagonales del primer Panda, que aquí se encuentra en la firma de las luces delanteras del prototipo City Car y, más sutilmente, en la parte superior de los pasos de rueda de las demás versiones, quizá aludiendo a su capacidad 4x4.

Fiat no ha revelado las dimensiones por el momento, y al ver los renders digitales en una pantalla es difícil juzgar el tamaño, pero el jefe de diseño, François Leboine, admite que los renders guardan proporción entre sí.

“El hecho de que los Fiat sean siempre más pequeños que la media es su punto fuerte y queremos mantenerlo vivo”, afirma Leboine.

Y, a pesar de que el enfoque público es digital, hay más coches reales en camino: “Hemos terminado un par y seguimos haciendo algunos. El Grande Panda se terminó hace dos años. Habrá diferentes distancias entre ejes, según el vehículo, y cierta flexibilidad con la que jugaremos”.

¿Quién necesita una placa cuando puede convertir el lateral del coche en un gran logotipo?



Después del “Grande” llegará una versión cupé y otra más aventurera.

piezas", explica. "Este es el concepto principal y exactamente la misma idea que utiliza la Estación Espacial Internacional. Podemos hacer una versión asequible o una más premium cambiando las piezas y mejorando la tecnología, según el nivel de vehículo que queramos obtener".

Tampoco descarta la idea de acabar prescindiendo de las omnipresentes pantallas táctiles y su software, a menudo de bajo rendimiento. "Podríamos imaginarnos una pantalla básica o incluso ninguna pantalla e interactuar con el coche mediante el control por voz. Los clientes pueden actualizar la tecnología en función de sus medios y con el tiempo. Eso es algo importante para nosotros. Imaginamos que este coche pueda seguir la evolución de la tecnología y cambiar y actualizarse y mantenerse al día al cabo de cinco o diez años gracias a sus tecnologías integradas".

Basado en la misma plataforma que dos productos hermanos de Stellan-

tis, el Citroën C3 y el Opel Frontera, el Grande Panda ofrecerá tanto una versión totalmente eléctrica con una batería de 44 kWh y una autonomía de 300 km a partir de 25.000 euros, como una opción híbrida a partir de algo menos de 20.000 euros.

El producto global saldrá a la venta en Europa este otoño, y poco después en el Reino Unido, Oriente Medio y África. Fiat también ha declarado que se lanzarán otros tres coches de producción de esta nueva familia Panda, a razón de un vehículo cada año hasta 2027. No cabe duda de que los tiempos han cambiado desde el original de Giugiaro de 1980 –tanto en el tamaño físico de los clientes como en sus expectativas–, pero el nuevo Grande Panda 2024 ha conseguido encarnar el encanto del mítico Panda, añadiendo al mismo tiempo nueva tecnología y estilo. Todo hace indicar que se abre un nuevo capítulo, de lo más positivo, para los pequeños y elegantes Fiat.

EL RIVAL

Vuelven los '80



El nuevo Renault 5 solo es eléctrico puro, pero el Grande Panda también tendrá híbrido.

Fueron rivales en su día y volverán a serlo. El Renault 5 tiene un tamaño similar al Fiat Grande Panda y ha abrazado su herencia con el mismo entusiasmo, presentando diseños atrevidos y emocionalmente atractivos por dentro y por fuera. La única diferencia importante es que Fiat cubre sus apuestas al ofrecer un sistema de propulsión híbrido además de una versión totalmente eléctrica.

El nuevo Panda encarna el encanto del original, al tiempo que añade nueva tecnología y estilo

MINIMALISMO PARA LAS MASAS



Bajo la piel comparte la plataforma con otros modelos del Grupo Stellantis, como el nuevo Citroën C3 y el Opel Frontera.



1980 Panda Mk1

Amado tanto por los agricultores como por los arquitectos, el Panda original de Giugiaro es un caso clásico de gran funcionalidad combinado con un diseño de "menos es más".



2003 Panda Mk2

Más largo, ancho y alto, fue diseñado internamente y lucía una silueta más complicada. Más tarde la gama se amplió con la versión el 4x4, más ancha y más deportiva (100 CV).



2011 Panda Mk3

Diseñado por Roberto Giolito (suyo también es el primer Multipla), era más alto y más redondeado. También hubo un 4x4 más elevado y hace poco incorporó la hibridación ligera.

Lexus conquista la playa de Cádiz

La marca japonesa fue, por segundo año consecutivo, el Vehículo Oficial del segundo ciclo de las famosas Carreras de Caballos de Sanlúcar de Barrameda, que celebró su 179 edición.

LAS CARRERAS, cita por excelencia del verano por su originalidad, se pueden disfrutar desde los palcos o desde la playa, donde el espectáculo es gratuito. Este acontecimiento, declarado de Interés Turístico Internacional, cada mes de agosto concentra en la ciudad gaditana a miles de visitantes, que acuden para presenciar en directo las carreras de caballos con el atardecer en Doñana de fondo. Insuperable.

La carrera tiene lugar en Sanlúcar de Barrameda, Capital Gastronómica de España, una ciudad señorial enclavada en la desembocadura del Guadalquivir, muy marcada

por el descubrimiento del Nuevo Mundo. Desde Sanlúcar partió Cristóbal Colón en su tercer viaje a las Américas y también Magallanes en su primera vuelta al mundo. Por su parte, en la provincia de Cádiz, Lexus cuenta con una gran representación a través del Concesionario de Jerez de la Frontera, que fue inaugurado en el mes de noviembre del pasado año. La instalación, con una extensión de 5.000 m², ofrece una amplia exposición de vehículos nuevos y seminuevos, así como taller mecánico y de carrocería, proporcionando un servicio personalizado y una experiencia única a los clientes de la zona.

En cuanto al evento, la gama Lexus estuvo muy bien representada a lo largo de todo el recinto. Entre los modelos presentados se incluyeron el LC 500 Cabrio, RX 450h+ híbrido enchufable, UX 300h y el NX 450h+ híbrido enchufable. Además, la gran novedad de la marca nipona, el nuevo LBX, tuvo un papel protagonista en esta exhibición.

La combinación de los caballos y los coches en la playa nos parece todo un acierto, reforzando la apuesta de Lexus por patrocinar eventos únicos y tan sofisticados –como el Festival Internacional de Cine de Venecia, entre otros–, como su gama de automóviles.

La gran novedad de la marca, el nuevo LBX, tuvo un papel protagonista durante todo el evento.



Tampoco faltaron los diferentes SUV de Lexus y su lujosa LM (abajo a la izquierda).



Este año participaron más de 80 caballos, que pusieron a prueba su velocidad a lo largo de 1,6 kilómetros de arena de playa.



Donde vive la inspiración

No se nos ocurre un sitio mejor para que desconectar y recargar las pilas que la Range Rover House. Situada en Puerto Portals, en Mallorca, se ha convertido en una cita ineludible para finalizar el verano y coger fuerzas de cara al nuevo curso.



La marca nos ha demostrado una vez más que lo suyo no son solo coches sino un estilo de vida y una forma de entender el mundo.

RANGE ROVER es mucho más que una marca de coches. Es una forma de ver el mundo. Un verdadero símbolo de inspiración, creatividad e innovación. Por eso han diseñado un espacio sin precedentes donde celebrar el estilo de vida Range Rover a través de experiencias

únicas, colaboraciones excepcionales y eventos exclusivos. Todo un mundo de inspiración y creatividad a través de experiencias sensoriales, como el taller de mixología de Gin Eva, el Show Cooking by Santi Taura, la sesión de música y cócteles de Sergio Marx, el taller florar de Jo Malone, el atelier de Joyería

de Isabel Guarch o la sesión de aromacología de Viti Vinci.

Nosotros hemos tenido la suerte de participar de primera mano y experimentar la emoción de conducir sus vehículos y conocer en detalle las características y tecnologías que hacen de Range Rover una marca líder en su categoría a través de pruebas de

conducción exclusivas y sesiones Product Genius con expertos.

Por otra parte, con el mar Mediterráneo como telón de fondo, Puerto Portals también acoge una gran variedad de prestigiosos eventos, entre los que se incluyen las 52 Super Series, una de las regatas más reconocidas, de la que Range Rover es, además, orgulloso colaborador.



CONCESIONARIO OFICIAL FERRARI

RED DE CONCESIONARIOS FERRARI ESPAÑA

Ferrari 12Cilindri: La expresión mas pura del ADN de Ferrari.

El 12Cilindri está dirigido a todos los amantes de las emociones puras que también exigen nuevos estándares de prestaciones, confort y diseño. Sus formas a cargo del Centro Stile Ferrari recuerdan al famoso Gran Turismo dos plazas de Ferrari GTB/4 Daytona de los años 50 y 60. Sus líneas inventan un lenguaje de diseño radicalmente nuevo que evoca la historia de Ferrari.

Un nombre que hace homenaje a la joya de la corona de los modelos del Cavallino, su motor 12 cilindros natural aspirado. Este propulsor entrega 830 caballos de potencia con un par máximo de 678 Nm. El 80% del par ya está disponible a tan sólo 2.500 rpm. Gira a un máximo de 9.500 rpm. Y es capaz de acelerar de 0 a 100 kilómetros/hora en 2,9 segundos y alcanza los 200 kilómetros/hora en menos de 7,9 segundos. Su velocidad punta es superior a los 340 kilómetros/hora.

El estilo del interior se inspira en una arquitectura de cabina dual. El Ferrari 12Cilindri tiene una cabina con una estructura casi simétrica, compuesta por dos módulos que acogen a conductor y a pasajero, ofreciéndoles altos niveles de confort e involucración en la experiencia de conducción.

El 12Cilindri es el último capítulo de Ferrari en su línea de berlinas con motor V12 delantero.

Ferrari Barcelona

Paseo de la Zona Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
ferrari@quadis.es
www.barcelona.ferraridealers.com

Ferrari Madrid

C/ Puerto de Somport, 8
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 81 70
ferrarimadrid@santogal.es
www.madrid.ferraridealers.com

Ferrari Marbella

Avda. Norberto Goizueta s/n
29670 San Pedro de Alcántara, Marbella
Tel: +34 95 278 22 11
ferrari@cdesalamanca.com
www.marbella.ferraridealers.com

Ferrari Service Valencia

Avda. Maestro Rodrigo, 107
46035 Valencia.
Tel: +34 96 347 91 99
ferrari@quadis.es
www.barcelona.ferraridealers.com

Motores eléctricos en las ruedas

Masa no suspendida, control individual de las ruedas... Os explicamos los pros y los contras de una tecnología muy discutida pero poco utilizada.



EN LUGAR DE TENER motores eléctricos que accionen los ejes, ¿qué hay de difícil en hacerlos girar directamente sobre las ruedas? Las ventajas serían múltiples: control mucho más directo de cada rueda y respuestas de par más rápidas.

Ferrari ha solicitado la patente de su propio motor en las ruedas, y la división McLaren Applied está trabajando con la empresa eslovena Elaphe Propulsion Technologies para seguir desarrollándolos y utilizarlos en modelos de serie. "La capacidad de controlar el tren motriz de forma más sensible permite empezar a programar diferentes características en el tren motriz", afirma Stephen Lambert, responsable de electrificación de McLaren Applied. "De este modo, podemos introducir mucho más carácter que, según algunos, falta en los vehículos eléctricos".

Al igual que en los automóviles de altas prestaciones, los motores en las

ruedas permiten un mayor grado de control y pueden limitar el deslizamiento al conducir fuera de la carretera. Hemos conducido un Land Rover Defender clásico "Reborn Electric" reconvertido para utilizar motores en las ruedas de Protean Electric, y su empresa matriz, Bedeo. Además de hacer que el viejo Defender sea mucho menos ruidoso, la independencia de cada rueda significa que ninguna de ellas patina cuando conducimos por terrenos pantanosos e irregulares. La mejora de la aceleración y el refinamiento son otras bonificaciones bienvenidas.

¿Cuál es el problema? El Dr. Stefan Hartung, presidente de la empresa de tecnología e ingeniería de Bosch, nos dice: "Puede añadir mucha complejidad. Tendría que ir todo por cable [acelerador, freno y dirección] para deshacernos primero de la complejidad mecánica, pero no sé si algún día nos desharemos completamente de los ejes mecánicos. Nosotros nos cen-

tramos en motores discretos ubicados en los ejes, y eso parece ser lo habitual en el sector".

El peso no suspendido también es un reto. Añadir un motor eléctrico directamente en la rueda suele ser perjudicial para la conducción. Pero Andrew Whitehead, Director General de Protean Electric, dice que no es para tanto. Añadimos unos 35 kg por rueda", nos dice Whitehead, "pero lo que realmente importa es la relación entre la masa suspendida y la no suspendida. Si nos fijamos en todos los vehículos a la venta hoy en día, los límites de la relación son de 5:1 a 9:1, con la mayoría de los modelos entre 6:0 y 8:0. Siempre que al añadir masa no suspendida se mantenga dentro de ese límite de relación, se puede conseguir que un vehículo funcione como es debido. Cuando añadimos nuestros motores a estos vehículos, podemos pasar de 7,8:1 a 6,7:1, y estamos trabajando para mejorarlo". El debate está servido.

70 AÑOS CON LA CRUZ ROJA BRITÁNICA

Los orígenes de Defender se remontan al primer modelo Series Land Rover, que se presentó en el Salón del Automóvil de Ámsterdam, en abril de 1948, y entró en servicio con el movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja en 1954. Ahora se cumplen 70 años desde aquel primer vehículo y desde la marca han creado un nuevo Defender diseñado especialmente para prestar servicios como dispensario médico móvil. Este Defender 130 Outbound ya ha entrado en servicio en los desiertos de Dubái.



La labor humanitaria combinada de Defender y la Cruz Roja ha tenido un impacto positivo en la vida de más dos millones de personas en las últimas 7 décadas.

LA TECNOLOGÍA DE PROTEAN ELECTRIC

ROTOR

El rotor en el exterior aprovecha al máximo el par disponible. El cojinete de la rueda centra el rotor alrededor del estator.



ELECTRÓNICA DE POTENCIA

La ubicación a bordo protege estos componentes sensibles en un entorno herméticamente cerrado. Aquí es donde la corriente continua de la batería se transforma en corriente alterna.

DISCO DE FRENO

La ubicación en el extremo se determina principalmente para exponerlo a la máxima cantidad posible de aire de refrigeración, manteniendo así el calor bajo control.



BENTLEY



Start something powerful.

Nuevo Continental GT Speed

Un diseño audaz y un rendimiento emocionante.

Las emisiones de CO₂ y los datos de consumo de combustible para la UE27 están pendientes, sujetos a la aprobación Tipo de la UE.

El nombre de 'Bentley' y la 'B' alada son marcas registradas.

© 2024 Bentley Motors Limited. Modelo mostrado: Continental GT Speed.

BENTLEY BARCELONA
MADRID, MARBELLA & VALENCIA



El gigante del motor está trabajando con Qualcomm para desarrollar más tecnología para el "vehículo definido por software".

Solo con cables

Ya hay algunos coches en el mercado que se pueden dirigir sin acoplamientos mecánicos, pero Bosch sube la apuesta con los frenos y el acelerador. ¡Bienvenidos al futuro!

SEGÚN BOSCH, LA PRÓXIMA gran revolución será la adopción generalizada de tecnologías de control "by-wire": sistemas de dirección, freno y aceleración sin conexión mecánica entre el volante o el pedal accionado por el conductor y la función que controla.

El gigante de la ingeniería se ha posicionado a la vanguardia de esta nueva ola de tecnología, trabajando con Qualcomm para desarrollar más tecnología para el "vehículo definido por software" del futuro. Según Bosch, en el futuro habrá más funciones controladas por menos chips.

El jefe de Bosch Mobility, el Dr. Markus Heyn, nos dice: "En 2030, el número de unidades de control en un coche podría reducirse a menos de 10. Esto significa menos espacio de instalación, menos cables. En resumen: menos costes y más flexibilidad". La reducción de los costes de construcción abaratará el precio de los coches, que cada vez son más avanzados tecnológicamente.

Bosch no es el primero en desarrollar la tecnología "by-wire". El acelerador por cable existe desde hace décadas y está muy extendido. Toyota y Lexus tienen un sistema de dirección por cable llamado One Motion Grip que llegará a Europa en 2025, y el Cybertruck de Tesla lo lleva de serie. Infiniti lo tenía en el Q50 hace años.

El sistema de frenado autónomo es el menos común de estos sistemas, y su implantación se ha visto obstaculizada por la preocupación que suscitan sus implicaciones para la seguridad. Cuando probamos alguna tecnología by-wire en desarrollo, ciertamente parece perfectamente segura. Probamos dos sistemas de frenado electrónico:

De momento está en fase de desarrollo pero puede que se implante en masa a finales de esta década

uno con un pedal de freno convencional y otro con una pastilla de presión fija. Ambos pueden ajustarse al instante en función de la presión que se ejerce sobre el freno al pisar el pedal. La versión que utiliza una almohadilla de presión ofrece otras ventajas potenciales, como un mayor espacio para las baterías de los VE.

El sistema "Steer-by-wire" de Bosch también da buenas sensaciones. En un Golf GTI Clubsport, rodamos por un circuito estrecho marcado por conos. Tiene tres modos: normal, un lánguido modo "confort" que reduce la alerta, y una opción "sport" que hace que el GTI parezca tener un paso por curva mucho más agudo que cualquier Ferrari. Es impresionante.

¿Se fabricará en serie? En algún momento. Bosch está todavía en fase de desarrollo, pero los ingenieros prevén que esta tecnología se introducirá a finales de la década, cuando más fabricantes de automóviles diseñen la próxima generación de modelos.

¿FUNCIONA?

Sí. Bosch sigue realizando pruebas con cautela, pero algo de esto parece estar listo para funcionar. El objetivo es que los coches sean más fáciles de conducir en algunos casos y más divertidos en otros. Estaremos atentos.

UN CEREBRO DE CABLES

CÓMO FUNCIONA



SIN CONEXIÓN

"By-wire" significa que no hay conexión mecánica entre los frenos o la cremallera de dirección y las ruedas. Bosch afirma que permite una mayor personalización, un mejor ensamblaje y menores costes.



VIENTO EN POPA

Probamos un sistema de dirección asistida que convierte al Golf GTI en un relajado compacto por autopista o en un kart de circuito. Es impresionante y permite calibrarlo sobre la marcha.



BAJO PRESIÓN

Uno de los dos sistemas de frenado que probamos en un Jaguar i-Pace tiene una pastilla de presión fija en lugar de un pedal de freno móvil. Bizarro al principio, pero funciona de verdad.



LAMBORGHINI URUS SE

**DARE TO
LIVE MORE**

LAMBORGHINI BARCELONA

Distribuidor oficial

EXPOSICIÓN Y VENTA

Calle Ganduxer, 71

08017 Barcelona

Tel: +34 93 362 41 23

info@lamborghini-barcelona.es

SERVICIO TÉCNICO

Passeig de la Zona Franca 8

08038 Barcelona

El vehículo aún no está disponible para la venta y, por lo tanto, no está sujeto a la Directiva 1999/94 CE. Consumo y emisiones en fase de homologación.

www.lamborghini-barcelona.es



De 7 modelos, 5 se fabrican en España. Sin duda, un gesto de confianza total a sus plantas en nuestro territorio y del que nos alegramos enormemente.

Continúa la carrera de Luca de Meo

Aunque lleva más de cincuenta años en funcionamiento, la Factoría de Valladolid sigue siendo fundamental para la estrategia del CEO de la marca. **POR: SANDRA ZORRILLA**

POR TODOS ES sabido que la marca es francesa, pero a día de hoy puede presumir de tener el mayor despliegue de coches “Made in Spain”. Una flota que se complementa a la perfección con su estrategia de electrificación.

Este año nos han presentado cuatro modelos: dos completamente nuevos (Rafale y Symbioz), uno con cambio de generación (Captur) y un clásico revivido (Renault 5). Pues bien, todos ellos a excepción del R5, se fabricarán dentro de las naves castellanas de Valladolid y Palen-

cia. Además, de España también salen el Espace y el Austral. Todo esto tiene gran importancia, ya que significa que 5 de los 7 coches que tiene la marca se producen aquí. De la misma manera, las fábricas se han modernizado y automatizado para poder estar a la altura. Es la primera vez que Valladolid fabrica un coche del segmento C y Palencia uno del D.

En ambas factorías, se ha reducido la huella de carbono en un 40%, especialmente gracias al departamento de pintura –que siempre es uno de los más contaminantes–. Aquí se ha implantado el proceso 4wet para

poder aplicar varias capas –todas de base agua– al vehículo pero pasando una única vez por el horno. Aquí también han implantado un túnel de detección automática, que permite que cada una de las 40 cámaras realice más de 1.600 fotografías por minuto y más de 65.000 imágenes por vehículo para asegurar la calidad y que el aspecto final no presente errores. Solamente el Captur puede configurarse de 20 maneras distintas.

En otros departamentos como en el de chapa cuentan con 770 robots para la manipulación y soldadura, y además se han implementado

medidas de digitalización. Por ejemplo, las cámaras 3D; que hacen que la soldadura láser del techo quede perfecta o el sistema RFID, que de manera automática asegura el stock controlando al máximo el almacén.

En todas las naves cuentan con AGV, que son vehículos guiados y automatizados que mueven las piezas y los materiales para evitar que los trabajadores carguen con ellas.

Aunque lo más importante es el control de calidad final, en el que una persona pone a prueba el vehículo de manera estática y dinámica para comprobar el perfecto funcionamiento.

LA FACTORÍA EN CIFRAS



PRINCIPAL EXPORTADOR

De estas líneas salen cada día 900 vehículos en los dos turnos en los que dividen a los equipos y más del 90% de ellos se exportan a 40 países distintos.



MÁS MUJERES

Actualmente trabajan 2.259 personas, de las cuales un 27% son mujeres. Una cifra que ha aumentado y que en departamentos como el de pintura, supera el 30%.



¿UN MITSUBISHI?

Además de los distintos modelos de Renault, aquí también se fabrica el nuevo ASX de la marca japonesa. Un coche que comparte la plataforma CMF-B del grupo.



Barcelona



Madrid



VANTAGE

THRILL. DRIVEN.



Aston Martin Barcelona | Paseo de la Zona Franca, 06-08 · 08038 | 932 896 363 | www.quadisgallery.es/#AstonMartin

Aston Martin Madrid: ventas y exposición | Glorieta López de Hoyos, 5 · 28002 | 914 557 634 | www.tayre.es

Aston Martin Madrid: servicio técnico oficial | Manuel Tovar, 12 · 28034 | 914 137 013 | www.tayre.es

The emissions/fuel economy figures quoted are sourced from official regulated test results obtained through laboratory testing. They are for comparability purposes only and may not reflect your real driving experience, which may vary depending on factors including road conditions, weather, vehicle load and driving style.

Opel Frontera

Otro SUV que se suma a la moda de recuperar nombres históricos. Sobre la plataforma STLA Small del Grupo Stellantis, llegará con mecánicas híbridas y versión eléctrica.

MIDE 4,38 METROS de largo y tiene posibilidad de albergar 5 o 7 pasajeros. Algunos de sus hermanos dentro del Grupo Stellantis serán el ë-C3 Aircross. En cuanto a la gama Opel, el nuevo modelo se situará entre el Grandland (4.477 mm) y el Crossland (4.217 mm). Aunque el primero pronto será renovado por completo y el segundo dejará de venderse en breve.

Desde el primer vistazo, el nuevo Frontera destaca por su

diseño imponente y aerodinámico. Las líneas musculosas y los detalles de estilo dinámico dan al vehículo una presencia fuerte y decidida en cualquier entorno. Los afilados faros Led y la parrilla frontal distintiva no solo reflejan la identidad de Opel, sino que también subrayan una agresividad contenida que nos encanta.

El interior no decepciona en términos de lujo y confort. El espacio está meticulosamente diseñado con materiales de primera calidad y acabados que reflejan

la artesanía y el buen hacer de la marca alemana. Los asientos ergonómicos ofrecen apoyo excepcional incluso en los viajes más largos. La conectividad es otro punto fuerte, con un sistema de infoentretenimiento avanzado que incluye pantalla táctil de alta resolución, navegación GPS y compatibilidad total con dispositivos móviles.

Bajo el capó, el Frontera 2024 está equipado con motores eficientes que no solo brindan una experiencia de conducción emocionan-

te, sino que también garantizan una respuesta suave y controlada tanto en carreteras pavimentadas como en terrenos difíciles. Cuenta con dos versiones híbridas de 100 o 136 CV, y con otra eléctrica de 113 CV. La tracción integral inteligente y los modos de conducción seleccionables permiten al conductor adaptarse fácilmente a diversas condiciones, mientras que los sistemas avanzados de asistencia al conductor, como el frenado automático de emergencia y el control de crucero adaptativo,

Dos décadas después, recoge el testigo de este modelo legendario ofreciendo una alternativa versátil y espaciosa para el segmento B-SUV



Las ruedas son de gran tamaño con llantas de diseño aerodinámico. El techo puede ser negro o blanco en combinación con los colores de la carrocería. En el frontal, destaca la imagen hi-tech del Opel Vizor, con el nuevo "Blitz" de la marca en el centro.

proporcionan seguridad adicional y tranquilidad en cada viaje.

En línea con las expectativas actuales de sostenibilidad, el Frontera 2024 incorpora tecnologías diseñadas para minimizar su impacto ambiental. Motores optimizados para una mayor eficiencia en el consumo de combustible y reducción de emisiones, junto con materiales reciclados en su fabricación, demuestran el compromiso de Opel con un futuro más verde sin comprometer la potencia ni la fiabilidad del vehículo.

El Opel Frontera 2024 está disponible en varias versiones y configuraciones para adaptarse a una amplia gama de presupuestos y necesidades de los clientes. Con un precio competitivo en su segmento, que parte desde los 24.300 euros (25.000 euros en el caso del eléctrico), ofrece una excelente relación

calidad-precio con características premium que elevan la experiencia de conducción a nuevos niveles de sofisticación y rendimiento.

En resumen, el Opel Frontera 2024 marca el retorno triunfal de Opel al mercado todoterreno con una propuesta que combina elegancia moderna con capacidades robustas. Con su diseño impresionante, interior lujoso, tecnología avanzada y rendimiento confiable, este vehículo promete satisfacer tanto a los entusiastas de la aventura como a los conductores urbanos que buscan estilo y versatilidad. Es un testimonio del compromiso de Opel de fusionar la herencia todoterreno con la innovación contemporánea, asegurando que el Frontera 2024 se destaque como una opción líder en su clase.

El CEO de Opel, Florian Huettl, presentó el nuevo Frontera por primera vez en público en Estambul.



El Pure Panel con doble pantalla de 10" y navegador integrado permite acceder a la información de un vistazo.



El eléctrico de 113 CV puede recorrer hasta 300 km sin recargar. A medio plazo, se podrá optar por una motorización con 400 km de autonomía

UNA FAMILIA SUV MUY CAPAZ



4.151 mm

MOKKA Además de sus combinaciones de colores únicas, sus 350 litros de maletero configurables y adaptables prácticamente a la carta ofrecen infinitas posibilidades para transportar de todo.



4.385 mm

FRONTERA Su amplio maletero de 460 litros, se puede extender hasta los 1.600. Las barras de techo, lejos de ser un elemento decorativo, permiten cargar hasta 240 kilos



4.477 mm

GRANDLAND Mantiene el espacio interior y la modularidad como uno de sus grandes puntos fuertes, con un maletero que ofrece 514 litros bajo la bandeja. Pronto llegará la nueva generación.

El Lamborghini Revuelto en Madrid



El chasis de este coche es un monofuselaje y es un 10% más ligero que el de su predecesor el Aventador y un 25% más rígido.

Su primer híbrido enchufable se vistió de gala para recibir en la capital a los clientes más fieles y exclusivos del concesionario de Lamborghini Madrid.

FUE HACE MÁS de un año cuando desde Sant'Agata Bolognese sorprendían al mundo entero con un nuevo modelo, que rendía homenaje a la cultura española con su nombre: Revuelto.

Y es que en Italia tuvieron que revolver muchas cosas para poder desarrollar su primer HPEV (High performance electrified vehicle), eso sí, valió la pena porque lo hicieron a lo grande. Más de mil caballos (1.015 CV) gracias a tres motores eléctricos y otro motor V12 que parece que se niega a desapare-

cer, esta vez asociado a una caja de cambios de doble embrague.

Para celebrar esta llegada, nuestros amigos de Lamborghini Madrid, uno de los dos únicos concesionarios oficiales que hay en España, organizaron un evento para darlo a conocer entre sus más fieles clientes. Aquellos mismos que cuando la marca anunció el último adiós del Lamborghini Aventador no las tenían todas

consigo sobre el futuro de la marca. No obstante, las cifras confirman que la firma del toro se encuentra en pleno crecimiento y que modelos como el Urus han supuesto toda una revolución en cuanto a ventas. Además, es uno de los fabricantes que más público joven tiene, tal y como pudimos comprobar al conocer a algunos de los que atesoran uno (e incluso varios) en su garaje.

Es tal la expectación que ha suscitado que ya tiene cubiertos los primeros dos años de producción

El pasado 17 de julio, el concesionario citó a más de 80 invitados, y para hacerlo aún más exclusivo lo hicieron en una enorme villa en Las Rozas de Madrid. Por lista y con un obligado código de vestimenta comenzaron a pasar (y a posar) los allí presentes por el photocall, no sin antes ser recibidos por varios Huracán STO en la entrada. Allí pudimos ver algunas caras conocidas, como la del 'youtuber' AlphaSniper, un fiel cliente del concesionario y fan de la marca.

Para hacer más amena la espera antes de la revelación del

El Revuelto tiene una autonomía eléctrica de unos 10 km y puede conducirse silenciosamente

coche, un delicioso cóctel variado y distintas barras de bebida para poder degustar cuatro combinados muy especiales: el Urus, el Revuelto, el Huracán y el Aventador. La elección dependía de los gustos.

Tras caer el sol, se encendieron todos los focos que rodeaban al gran protagonista de la noche y ante la atenta mirada de todos, Carlos García Cano, manager general de Lamborghini Madrid, comenzaba su discurso. A los pocos minutos, se destapó el coche mientras nadie quería quedarse sin immortalizar el momento con su teléfono. Y es que, recordemos que este coche ya tiene comprometidos sus primeros dos años de producción.

Entre el humo comenzó a verse el Revuelto en amarillo y... ¡wow!, en persona impresiona mucho más. Sus puertas abiertas en forma de

tijera invitaban a explorar cómo es la nave por dentro. Y es que ahora es más fácil entrar, ya que se ha ampliado el espacio para la cabeza y los codos. Todo está muy enfocado al conductor y se combinan mandos tecnológicos y mandos físicos. En el centro, una pantalla táctil vertical de 8,4 pulgadas y varios huecos portaobjetos, así como un par de posavasos. El conductor cuenta con una pantalla de instrumentos de 12,3 pulgadas y el copiloto podrá llevar una extra.

Por fuera, poco que añadir sobre un nuevo Lamborghini que es muy Lamborghini y cuyas cifras impresionan. Pesa 1.775 kg, por lo que su relación peso/potencia es de 1,75 kg/CV y es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 350 km/h, lo que hará, sin duda, que toda la espera haya valido la pena.



A la fiesta acudieron más de 80 invitados que disfrutaron de un cóctel y pudieron ver el Revuelto, así como otros modelos expuestos.



Lamborghini Madrid cuida mucho la relación con sus clientes, por eso organiza este tipo de eventos

VENTAS: UN GRAN PRIMER SEMESTRE

Los modelos de Lamborghini (Revuelto, Urus y Huracán) han hecho que la marca haya podido entregar en este primer semestre 5.558 vehículos, lo que supone un aumento de más de un 14% respecto al mismo periodo en 2023. Stephan

Winkelmann, Presidente y CEO (abajo) declaró estar muy contento por estos resultados y afirmó que "la compañía ha hecho una gran inversión con el objetivo de ampliar su oferta de producto". Parece que, de momento, está funcionando.

Entregas en los primeros seis meses del año, un 14% más que en 2023.

5.558
UNIDADES



50 AÑOS PRODUCCIÓN DEL COUNTACH

Si hablamos de una leyenda, hablamos del Countach, un coche que se fabricó durante 16 años y que la marca presentó como un concept car allá por 1971, en el Salón del Automóvil de Ginebra. No fue hasta 1974 cuando inició su producción en una factoría mucho más pequeña que la de ahora y menos eficien-

te, lo que no impidió que salieran 1.999 unidades desde allí. Supuso un antes y un después, pues era el primero que iba a llevar una carrocería fabricada de manera interna, porque hasta ese entonces distintos carroceros construían la carrocería y en Lamborghini fabricaban todas las piezas mecánicas.



Para celebrar una fecha tan señalada, la marca realizó una sesión fotográfica en Sant'Agata Bolognese con un Countach y un Revuelto.

¡CAR no se equivoca!

Ante la caída de la demanda de eléctricos, los fabricantes se apresuran a revisar sus planes estratégicos para volver a la combustión. Algo que nosotros llevábamos pidiendo desde hace tiempo.

HACE SOLO DOS AÑOS, Audi anunció su plan de convertirse en un fabricante de coches exclusivamente eléctricos para 2029, y dijo que no lanzaría otro modelo que quemara dinosaurios a partir de 2026. Pero ha habido un cambio de opinión. La demanda de coches eléctricos ha caído en muchos grandes mercados. Tanto es así que Audi se está planteando seriamente cerrar toda su planta de fabricación de vehículos eléctricos de Bruselas, poniendo en peligro el Q8 e-Tron que se produce allí y poniendo en peligro los puestos de trabajo de unos 3.000 trabajadores cualificados. La empresa se dispone ahora a lanzar una gama de nuevos coches de gasolina y diésel, que espera mantener a la venta hasta que entre en vigor la prohibición europea de los coches de combustión en 2035.

Los nuevos coches eléctricos se basarán en la arquitectura Premium Platform Electric (PPE) (ya presente en el Audi Q6 e-Tron y en el Porsche Macan eléctrico), mientras que los nuevos coches con motor se basarán en la Premium Platform Combustion (PPC), una plataforma específica de Audi que se utilizará en todos sus coches de combustión hasta la próxima generación del Q7. Kerstin Enghardt, jefa de proyecto de la arquitectura PPC de Audi, explica a CAR: "Seguimos teniendo motores de combustión porque estamos convencidos de que también los necesitamos para el futuro, para algunos mercados. De momento, nuestro plan es acabar con ellos en 2033". Pero si vemos que en 2030 hay una nueva normativa en el Parlamento Europeo que [aplaza] el momento en que tenemos que abandonar por completo los motores de combustión y pasar a los eléctricos, también estamos pensando en hacer funcionar nuestra plataforma de combustión [durante] más tiempo".

Audi no es la única. Volkswagen también ha aflojado el acelerador en su transformación en VE debido a la disminución de la demanda. A Mercedes-

Benz también le ha costado convencer a la gente para que compre sus vehículos eléctricos. Por eso la firma de la estrella también ha dado carpetazo a la plataforma MB.EA exclusivamente eléctrica, basada en los conocimientos adquiridos con el aclamado proyecto EQXX, y que hasta hace poco se pregonaba como el futuro inminente. "El ritmo de la transformación viene determinado por las condiciones del mercado y las necesidades de nuestros clientes", afirma Mercedes en un comunicado, "y en la década de 2030 podremos

¿Qué ocurrirá ahora? Pues que en la próxima década tendremos mucho más donde elegir de lo que muchos esperábamos

ofrecer de forma flexible vehículos con un sistema de propulsión totalmente eléctrico o con un motor de combustión de alta tecnología electrificado".

Los cambios en la demanda de coches eléctricos obligan a los fabricantes a apostar sobre seguro, independientemente del mercado en el que operen. Su presidente, Lawrence Stroll, explica a CAR que Aston Martin ha retrasado su plataforma de baterías eléctricas: "Hemos notado una verdadera falta de demanda por parte de los consumidores, y hemos visto, escuchado, leído y oído lo que están pasando los demás grandes fabricantes de equipos originales en términos de retirada, que no se está produciendo a este ritmo y en este momento. ¿Creo que al final lo conseguiremos? Sí. ¿Creo que va a suceder como se planeó inicialmente? Desde luego que no".

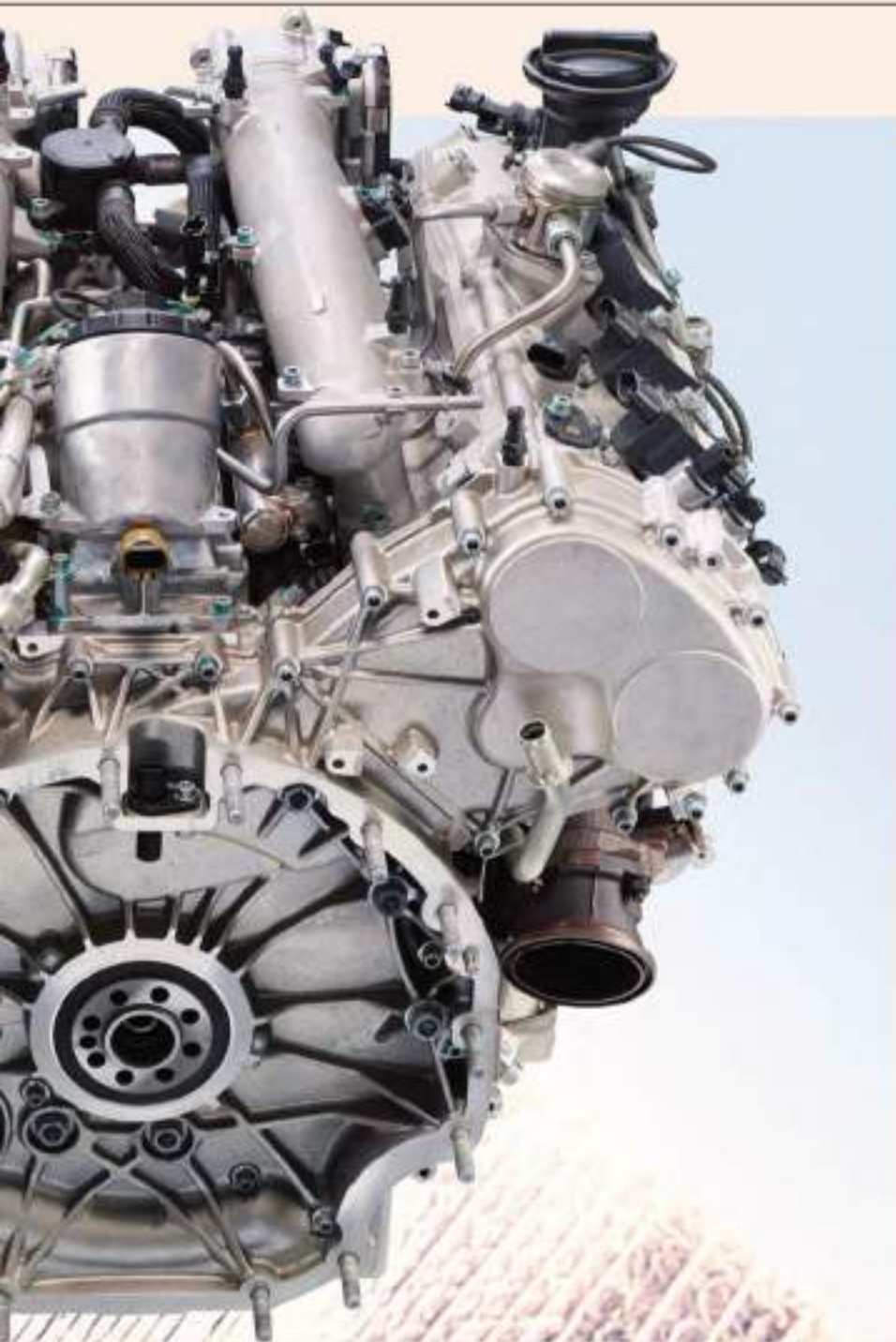
El jefe de Bugatti, Mate Rimac, admite

Este motor de combustión se tendrá que archivar, de momento, en la carpeta de "arte" y no en la de "historia".

Incluso la fe del genio de los EV, Mate Rimac se ha tambaleado en los últimos años. Prueba de ello es el Bugatti Tourbillon, un superdeportivo híbrido y no un eléctrico puro.

que su decisión de hacer del Tourbillon un híbrido en lugar de un vehículo eléctrico puro fue una respuesta al estado de ánimo del público: "Al principio hubo muchas discusiones, sobre todo con la dirección, con Porsche. Insistían en que el coche tenía que ser eléctrico. El VE habría sido lo más obvio y fácil. Pero para mí era el camino equivocado para Bugatti, y tuve que luchar para hacer otro motor de combustión".





¿Qué pasará ahora? En la próxima década habrá muchas más opciones de coches de combustión de lo que muchos esperaban. Para Audi, eso significa una gama de modelos reestructurada, en la que las insignias con números impares (A5, Q7, etc.) significarán motores de combustión, mientras que los modelos con números pares estarán propulsados por baterías y motores eléctricos.

Detlef Harzer, director del proyecto técnico del nuevo A5, nos comentaba: "Estamos preparados para ambas columnas. También veremos algún desarrollo impulsado por la ley, porque habrá regiones que no puedan cambiar tan rápido, y queremos estar preparados para ambos lados. Será un

proceso muy resbaladizo. No sabría decirte si el último coche de combustión de la gama será el A5. Personalmente creo que esta tecnología durará más de lo previsto".

En VW, el Polo sobrevivirá otra generación, en lugar de morir cuando llegue el ID. 2, como se esperaba, y la novena generación del Golf se lanzará con versiones de combustión y eléctricas, algo que no estaba previsto en un principio.

En el caso de Mercedes-Benz, la próxima generación del EQE y el EQS, así como otros futuros vehículos eléctricos, utilizarán versiones actualizadas de la plataforma EVA, mientras que otros, como la próxima Clase S, actualizarán su arquitectura actual en lugar de pasar a ser eléctricos puros.



DISEÑO

Mi carrera en tres bocetos

DAVID HART
EXTERIOR CREATIVE MANAGER, KIA



PRIMER COCHE HYUNDAI HED-1

"Empecé mi carrera con Hyundai y Kia, y éste fue mi primer trabajo. Lo llevé a cabo en el estudio de Russelsheim, Alemania, y de eso hace unos 20 años".



SU COCHE MÁS IMPORTANTE KIA EV3

"Sin duda, el más difícil y el más gratificante, porque era el momento de encontrar una nueva identidad para Kia".



SU DETALLE DE DISEÑO FAVORITO PERFIL DEL KIA EV3

"Son sus proporciones: hemos intentado encontrar algo diferente ampliando el habitáculo para conseguir más espacio interior empujando hacia delante la luna delantera".



Los interiores del original y el actual delatan cómo de rápido ha evolucionado la tecnología a lo largo de sus cuatro generaciones.

Leopoldo Polo Satrustegui (Madrid, 1965), presidente de Hyundai Motor España, ha sido testigo directo de los éxitos del SUV coreano. "Llevo en Hyundai más de 30 años, llegué justo cuando la marca se lanzó y he visto como hemos crecido gracias, entre otros, al Tucson".



Desde su debut en 2004, este modelo se ha convertido en uno de los SUV más populares, con millones de unidades vendidas en todo el mundo. Un claro ejemplo de la dedicación y la innovación de la marca coreana.

CUANDO SE LANZÓ la primera generación del Tucson, rápidamente se ganó una reputación de estilo, confort y fiabilidad. Su diseño robusto e inspirado en los todoterrenos clásicos supuso un refrescante cambio con respecto a los SUV del pasado, y su espacioso interior y avanzadas características lo convirtieron en un éxito tanto para aventureros como para familias. El innovador diseño y la tecnología del Tucson hicieron que destacara en un mercado saturado, convirtiéndose rápidamente en uno de los modelos más vendidos de Hyundai.

A lo largo de los años, ha seguido evolucionando y mejorando, incorporando en cada nueva

generación las últimas tendencias en tecnología y diseño. El actual Tucson, la cuarta generación, lanzado en 2020 y actualizado recientemente, presenta un diseño progresivo y futurista con líneas afiladas y ángulos dinámicos, junto con una amplia gama de características avanzadas. Ofrece una gama de trenes motrices, incluyendo gasolina y diésel con y sin opciones de híbrido ligero, híbrido eléctrico e híbrido enchufable, así como una variedad de avanzadas tecnologías de seguridad y asistencia al conductor.

El compromiso de Hyundai con la innovación y la satisfacción del cliente siempre ha ayudado al Tucson a prosperar. Por eso, dos décadas después de su creación, nuestro protagonista cuenta con

una rica historia de rendimiento, fiabilidad y satisfacción del cliente.

El Tucson ha logrado numerosos hitos, tanto en términos de galardones –el ix35 fue Coche del Año en España en 2011 y el Tucson repitió en 2015– como de récords de producción. En 2023, Hyundai Motor Manufacturing Czech (HMMC) produjo 244.495



El 17 de junio, Hyundai celebró la salida de su Tucson número dos millones de la factoría de Nošovice (Chequia).

unidades del Tucson, que se exportaron a 70 países de todo el mundo. Ese mismo año, se matricularon 158.056 unidades del SUV compacto en Europa. Esta cifra supuso un notable aumento de las ventas con respecto al año anterior, en el que el Tucson fue considerado el coche más vendido del segmento de los todocaminos compactos en el Viejo Continente.

En enero de este mismo año, la producción de la cuarta generación del Tucson había superado las 727.344 unidades, lo que supone una importante contribución a la huella global de Hyundai. No obstante, el pasado 17 de junio, HMMC celebró la salida de la unidad número dos millones de la línea de montaje de Nošovice, en Chequia.

Por todo ello, se podría decir que el 20 aniversario del Tucson celebra el poder de la imaginación, la innovación y la constancia. Han sido 20 años de aventura, dos décadas de historias y dos palabras que lo resumen: visión de futuro. El compromiso de Hyundai con el avance de la tecnología automovilística y la sostenibilidad está ligado a este modelo, dando forma tanto a

su rendimiento en carretera como a la experiencia del conductor.

A medida que la industria avanza hacia la electrificación y las emisiones cero, el Tucson sigue evolucionando, desde los tradicionales motores de gasolina de 2004 hasta las cadenas cinemáticas electrificadas actuales. Su transformación a lo largo del tiempo es inspiradora: un éxito automovilístico que ha influido en la sociedad y la cultura durante todo el boom digital de la década de 2010. Y, para celebrar dos décadas de excelencia automovilística, en otoño de este año se lanzará una exclusiva Edición 20 Aniversario del Tucson de la que ya os hablaremos en profundidad más adelante. Lo que está claro, en los próximos años, el Tucson promete mantenerse a la vanguardia de la competencia SUV. A medida que la tecnología se desarrolle a toda velocidad, influirá en las futuras iteraciones del modelo, en su integración con la infraestructura circundante y, lo que es más importante, en su relación con el conductor. Tanto en las calles de la ciudad como en las tranquilas carreteras rurales, una cosa sigue siendo segura: el Tucson llegó para quedarse.

El Tucson fue el coche más vendido en España, en 2022, con 21.985 unidades

Una temporada más

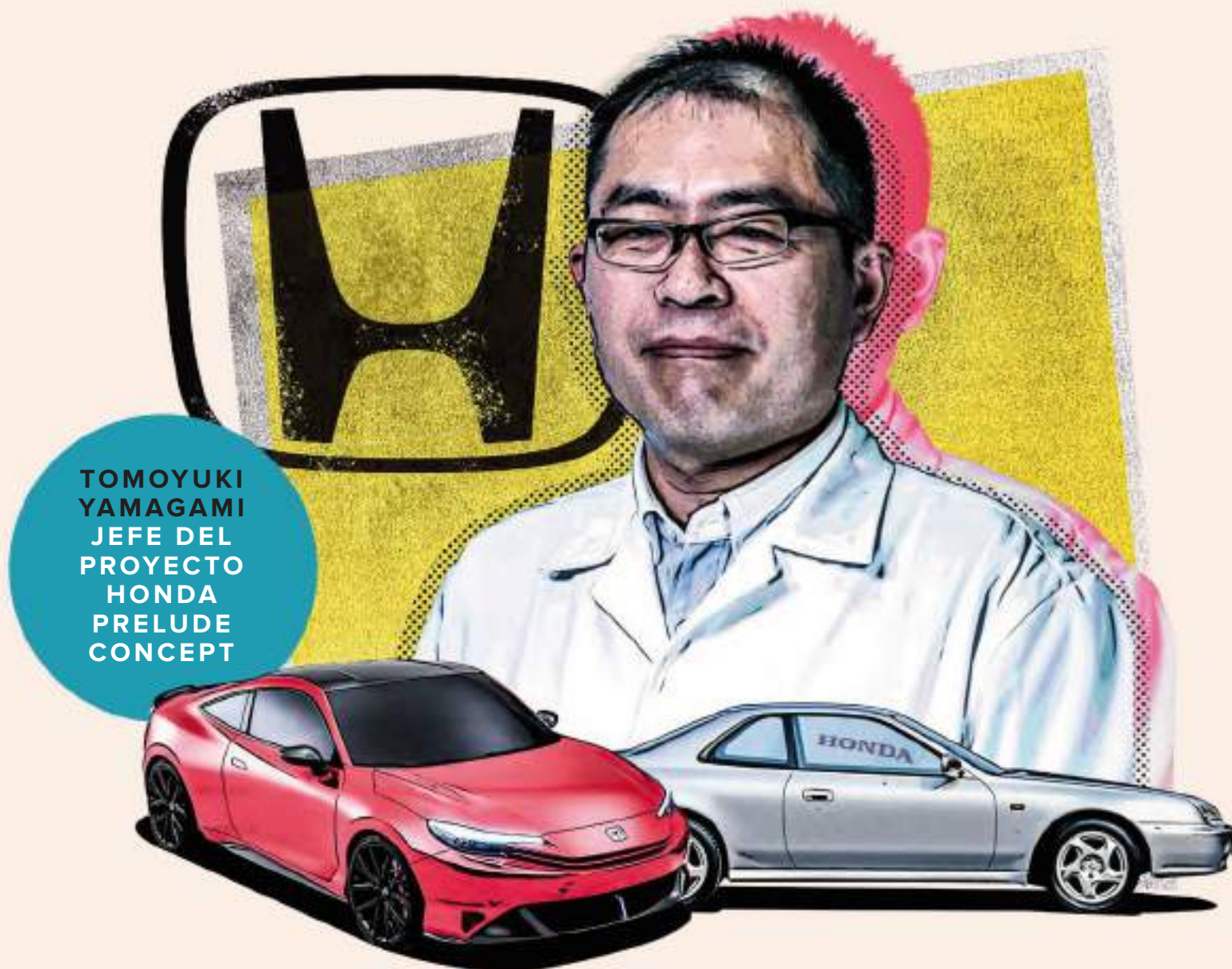
Hyundai renueva su acuerdo de colaboración con el Club Atlético de Madrid y ha extendido su vigencia hasta el 30 de junio de 2025. La compañía coreana acompañará tanto a la plantilla masculina como a la femenina durante la próxima temporada. Como parte del acuerdo de patrocinio, la plantilla de jugadores renovará las flotas de vehículos. Los jugadores podrán disfrutar de Tucson, Ioniq 5, Kona y el nuevo Santa Fe (abajo).

Hyundai lleva ya seis años acompañando al equipo rojiblanco como patrocinador global del Atlético de Madrid. Durante este tiempo, han celebrado numerosas hazañas, incluyendo título de Liga Española y títulos europeos. Pero, más allá de los reconocimientos deportivos, Hyundai ha priorizado la relación con los aficionados del club a través de propuestas experienciales e iniciativas atractivas para hacer del fútbol un deporte más accesible e inclusivo.



Una evolución incesante





El ADN de Honda en un cupé deportivo

El Prelude estaba muerto, pero ahora ha vuelto... con potencia híbrida. ¿Por qué este cambio de corazón? Hablamos con la persona que más sabe de este jefe proyecto.

PRELUDE SIGNIFICA mucho para Honda. Es una de las insignias más longevas de la compañía, que se ha ganado mucho afecto en los 46 años transcurridos desde su lanzamiento. Siempre fue elegante, deportivo y tecnológicamente avanzado, pero es un nombre que ha permanecido inactivo durante más de 20 años.

Por eso fue una sorpresa y un honor que Tomoyuki Yamagami, ingeniero de Honda durante muchos años, recibiera la llamada para construir uno nuevo. Yamagami ha trabajado en la división de I+D

de Honda desde 1998, probando e ingeniando una amplia variedad de modelos antes de dirigir proyectos de mayor envergadura como la décima generación del Accord de 2017 y el Civic actual. "Cuando me dieron la responsabilidad de desarrollar un coche así, pensé: ¡menos mal que empecé a trabajar en Honda!", sonríe mientras nos guía por el Prelude Concept. El modelo de producción que sucederá al concept será el próximo híbrido de Honda en Europa y su lanzamiento está previsto para finales de 2025.

Conocí a Yamagami en julio, en el Festival de la Velocidad de

Goodwood, poco después de que el Prelude llegara a Europa por primera vez. Es un entusiasta de los coches de toda la vida, aunque eso no es todo. Es propietario de un Porsche 911 de la generación 993 y de un rarísimo Honda Accord Type R, y tiene una gran variedad de aficiones prácticas, como las maquetas de coches, el bricolaje, la costura y el mantenimiento de vehículos.

"La intención de Honda no era crear un sucesor del Prelude", afirma Yamagami, "pero estamos evolucionando hacia una sociedad más electrificada y con bajas emisiones. A medida que lo hacemos, vemos más

"Creemos que aún hay gente que quiere deportivos en su garaje, no solo por sus prestaciones, sino también por su aspecto"

SUV en el mercado, porque es la aplicación más sencilla que se puede hacer de la electrificación. Sin embargo, creemos que todavía hay gente que busca un modelo deportivo, no solo por sus prestaciones, sino también por su aspecto. Esa era nuestra intención. En una época en la que todo el mundo habla de electrificación y bajas emisiones de carbono, queríamos expresar el ADN de Honda y ofrecer un auténtico placer de conducción. ¿Qué coche puede expresarlo mejor que un cupé deportivo?"

Al igual que las anteriores generaciones del Prelude, cuyo ADN estaba vinculado al Civic y al Accord, es probable que esta nueva se apoye en el Civic híbrido actual. Además, Honda insiste en que no se tratará de un deportivo radical, al contrario de lo que se especuló tras la presentación del prototipo en el Salón del Automóvil de Tokio del pasado otoño.

La atención se centra en la forma y el estilo del coche. "Buscábamos una postura amplia", afirma Yamagami. "Con los hombros traseros, queríamos una buena silueta que pudiera verse a través de los retrovisores".

La plataforma del Civic es una buena base para un coche pensado más para el conductor que para el pasajero, con un buen comportamiento, independientemente de si se trata del ahorrador híbrido o del duro Type R. En este sentido, la instalación de frenos Brembo indica que Honda no espera que el nuevo Prelude sea precisamente lento.

Visualmente, hay elementos del Prelude Concept sobre los que

podemos discutir. Hay matices de diseño Toyota en la parte delantera, especialmente en la banda en forma de ala que se extiende a lo ancho del frontal. La inscripción rizada "Prelude" en la parte trasera podría ser un guiño al Mk4 de 1991, pero no encaja con el resto del coche.

Pero no podemos discutir la simplicidad de sus formas. Es un refrescante antídoto para la sobrecarga de SUV del mercado.

"Está diseñado para ser bajo y ancho", dice Yamagami. "Nos hemos inspirado en los planeadores y nos hemos asegurado de no incluir muchos artilugios en el diseño. Estos rompen el equilibrio y el silencio de un buen diseño, así que hemos puesto mucho énfasis en la estética de la tecnología. Nos imaginamos a un cliente que utiliza el coche no solo en los circuitos, sino a diario", afirma Yamagami. "Debería atraer a un amplio abanico de edades, desde la Generación X a la Z".

"Desarrollar un coche es extremadamente difícil, sea del tipo que sea", afirma Yamagami. "Hay tantos caracteres diferentes, tantas opiniones distintas, y hay que unificarlas para crear un solo modelo. "Cuando hacemos un coche, partimos de una cosa que se llama 'concepto básico'. Es algo así como el nombre del proyecto de desarrollo. No sé si se traduce muy bien al español, pero para el Prelude el eslogan fue 'deslizamiento definitivo'. Es la idea de que tus posibilidades son infinitas: da la sensación de que quieres conducir todo lo posible, puedes ir a cualquier parte o hacer cualquier cosa con este coche".

El elegante prototipo junto al bonito y cuadrado Mk1 de finales de los años setenta.



EN LA DISTANCIA CORTA

Seis preguntas que solo CAR haría

Háblenos de su primer coche... "Un Subaru Rex kei que me regalaron mis padres. No era nada especial, pero me puso en marcha".



¿Cuál es su mayor logro? "Mi trabajo con el próximo Prelude. La oportunidad de ser jefe de un gran proyecto es algo que solo se da a un número muy selecto de personas en Honda. Estoy muy agradecido por haber trabajado con todos mis compañeros; me siento afortunado".

¿Qué es lo mejor que ha hecho en un coche?

"El primer coche que me compré fue un Mazda MX-5, que conducía cuando salía con mi novia. Después se convirtió en mi mujer y lo utilicé para ir a nuestra boda. Todavía hoy conducimos hasta el mismo lugar donde solíamos salir".



Alguna vez en la que haya metido la pata...

"¡Muchas veces! Aunque si lo piensas de otra manera, es difícil decir si algo ha sido realmente un error o no: todos esos 'errores' me han llevado a donde estoy en la actualidad. Y estoy contento de estar donde estoy".

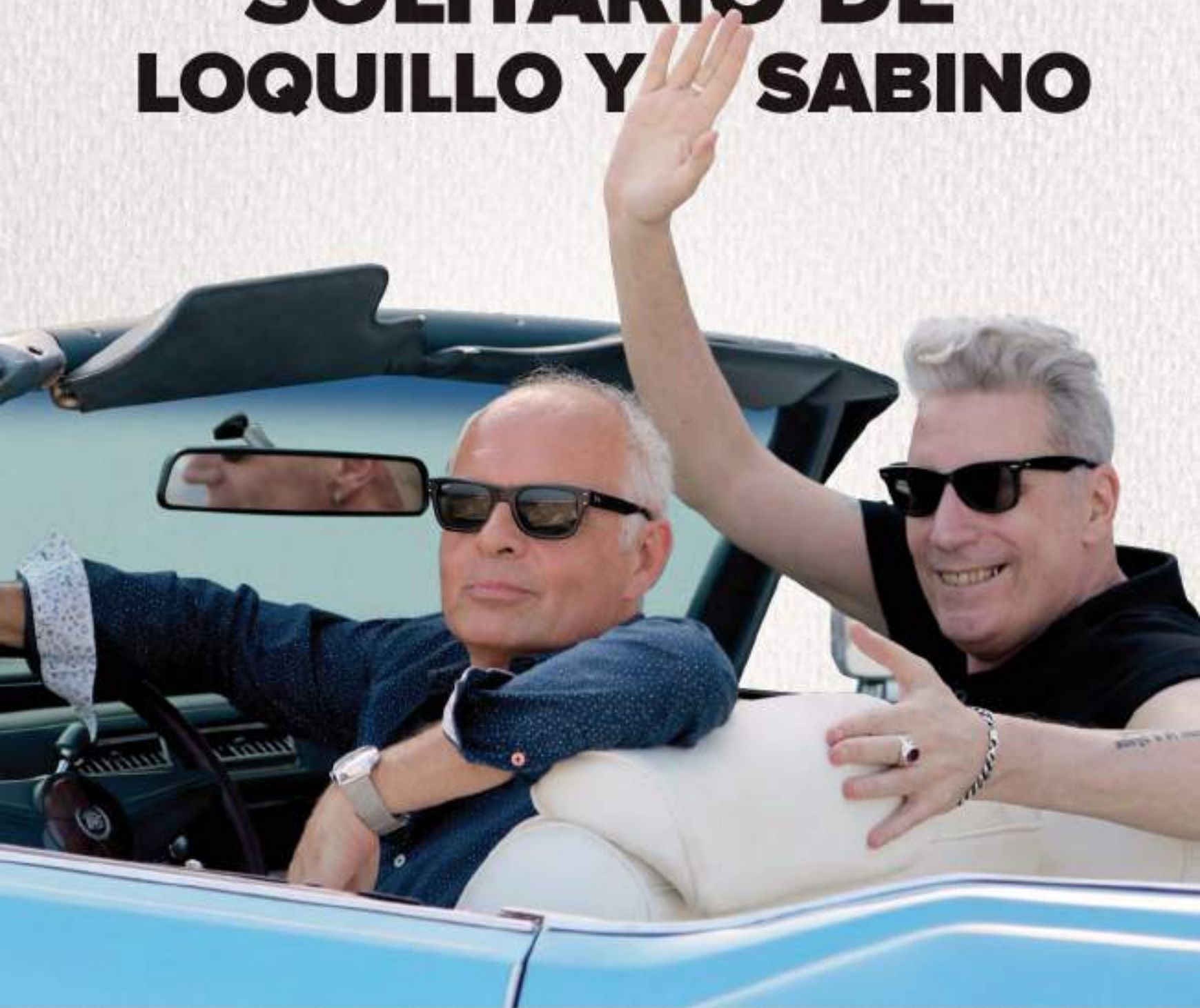
¿Supercoche o clásico?

"¡Un Porsche 911 refrigerado por aire!".

Pregunta difícil: ¿Cómo era el cuentarrevoluciones en el Prelude original? "Un velocímetro y tacómetro combinados". [¡Correcto!]



EL CADILLAC SOLITARIO DE LOQUILLO Y SABINO



¿Era un Eldorado? ¿Un De Ville? ¿Un Fleetwood? Curiosamente el Cadillac más conocido en España no es un modelo real, sino el que imaginó **Sabino Méndez** para la canción que Loquillo hizo inmortal. Nos reunimos con el músico y escritor barcelonés cuarenta años después del lanzamiento de “Cadillac Solitario”. **POR:** GUILLERMO LAHOZ // **FOTOS:** J. LORITE



El bar Merbeyé está en la ladera del Tibidabo y desde allí se ve toda Barcelona y el mar, como en las películas en las que se divisa Los Ángeles desde Mulholand Drive.

Sabino y Loquillo en una imagen tomada por el célebre fotógrafo de rock Francesc Fàbregas, a principios de los años 80.

LLEVO MUCHO TIEMPO TRABAJANDO EN CAR Y, como obseso del automóvil, he disfrutado con ello casi todos los días. Pero, aun así, para mí este es un reportaje especial. Y es que la música compuesta por Sabino Méndez (Barcelona, 1961) con sus coches, sus chicas y otros vicios, ha sido la banda sonora de mi vida. Sabino formó su primer grupo de rock con dieciséis años y a los 19 registró su primera grabación junto a José María Sainz "Loquillo" (Barcelona 1960). Juntos formarían Loquillo y Los Intocables. En 1982 se unieron a ellos tres brillantes músicos de Vic, dando lugar a Loquillo y los Trogloditas. Compositor, productor y guitarrista, Sabino Méndez abandonó el grupo en 1989 para estudiar Filología Hispánica.

En casi todas las grandes bandas de rock se han reunido dos talentos principales, como Jagger y Richards en los Stones o los hermanos Gallagher en Oasis, tan de actualidad estos días. La unión de las canciones de Sabino con la actitud y la voz de Loquillo durante los locos años 80, dio lugar a muchas canciones que ya forman parte de la cultura popular, y una de las mejores fue "Cadillac Solitario". Este tema se publicó en el LP de Loquillo y Trogloditas, llamado "El ritmo del garaje", en 1983. Siempre he admirado a Sabino y los cuarenta años de su mítica canción (en realidad 41) me parecieron una excusa perfecta para entrevistarle.

Un amigo periodista me pasa su contacto y quedo con Sabino en una terraza de Sitges, donde reside. Por whatsapp parece cercano y cordial. Llego un poco antes y, puntual, aparece un motorista con cazadora de cuero negro en una Triumph. De primeras el músico no responde al tópico de rockero de turbio pasado, que está o pretende estar de vuelta de todo. Su imagen corresponde con lo que es, un intelectual del mundo audiovisual, muy educado y con una inteligencia afilada. Le encantan las motos y los coches y pronto vamos al grano.

"Cadillac Solitario" es una canción de hace cuatro décadas que sigue sonando en la radio y en los bares y no se percibe como antigua o de otra época... supongo que es un orgullo para ti. Sí claro, y además no me ha pasado solo con Cadillac Solitario. Hay compositores que han hecho una canción de éxito, y yo he tenido la suerte de haber compuesto varias: *Rock n'roll star*, *Cadillac Solitario*, *La mataré*, *El ritmo del garaje*, *El rompeolas*, *Quiero un camión...* canciones que digamos han saltado de generación en

generación, que hablan sobre temas que no pasan de moda. Y es divertido porque muchas veces estás en su sitio, no te conocen, está sonando la canción y piensas, no saben que la he hecho yo... La más curiosa en una versión de *El ritmo del garaje* que escuché en Perú, en una fiesta callejera, de una charanga de barrio...

Si cobras cada vez que suena una de tus canciones en un bar no te irá mal... ¿recibes ingresos por derechos de autor? Sí, el éxito de esas canciones es lo que me ha permitido escribir libros. Yo lo que quería era ser escritor, montamos un grupo entre amigos no para ser músicos profesionales, sino para pasárnoslo bien. Era muy típico de finales de los 70 y principios de los 80. En 2000 escribí "Corre Rocker" (crónica personal de los 80) que han reeditado ahora. Luego publiqué "Limusinas y estrellas" (2003), "Hotel Tierra" (2006), "Historia del hambre y la sed" (2007) y "Literatura universal" (2017). Lo que pasa es que son libros bastante literarios, y sabía que eso no iba a vender. En todo caso tengo 62 años y me parece un prodigio que haya podido vivir de la escritura. He escrito de todo: guiones para la radio, artículos en la prensa (actualmente es columnista del diario La Razón), canciones, etc. [desde 2020 es también vicepresidente de la SGAE].

Le cuento que una vez conocí a una chica barcelonesa en Madrid y, la primera vez que fui a pasar un fin de semana con ella, le pedí que me llevara el Merbeyé, el local que cita Loquillo en "Cadillac Solitario". Está en la ladera del Tibidabo y desde allí se ve toda Barcelona y el mar, como en las películas americanas en las que se divisa Los Ángeles desde Mulholand Drive. **¿Recuerdas en que momento, en que circunstancias compusiste esa canción?** Sí hombre, recuerdo la época. El día y el mes concreto no, pero recuerdo que era el año 83, estábamos componiendo nuestro segundo disco con Loquillo, y queríamos hacer un disco muy barcelonés, que hablara de los escenarios de aquella época y los movimientos que había de gente joven. Entonces en aquel momento había tres canciones que nos gustaban mucho: por un lado, "Brand new Cadillac", de los Clash, que era una versión, originalmente era de Vince Taylor. Otra de Mink De Ville que se llamaba "Cadillac Walk", y otra de Bruce Springsteen. Ese año lo fuimos a ver Loquillo y yo, como dos chavalitos. Entonces había sacado solo tres discos y

El LP "El ritmo del garaje" se publicó en 1983, y en él se incluye la canción "Cadillac Solitario".



LAS PAREJAS IBAN A UN MIRADOR CON LOS 600 O RENAULT 5. PARA LA CANCIÓN, LOS SUSTITUYÓ POR UN VIEJO CADILLAC



En 2007 Loquillo y Trogloditas fueron teloneros de los Rolling Stones en Madrid, Barcelona y El Ejido (izquierda). Junto a estas líneas con su Triumph Bonneville T100 Sixty, serie limitada.

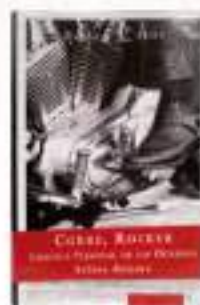


En el palmarés de cualquier loco por el mundo del motor debe figurar al menos un Alfa Romeo, en su caso un 156. En la foto aparece Sabino hace años junto a su hijo, también aficionado al motor.

era menos conocido que ahora. El tercer disco (The River) incluía la canción "Cadillac ranch". Así que quisimos hacer una canción con una temática similar. En Barcelona estaba la Carretera de las Aguas, donde iban las parejas con el coche por la noche y lo aparcaban mirando hacia el mar. Recuerdo haber estado allí con chicas pero claro, los coches eran 600, Renault 5, etc. Entonces había una galería de arte que se llamaba Metrónom, donde hicieron una exposición de Cadillacs antiguos combinada con obras de arte. Te podías subir en ellos, y nos llamaron mucho la atención. Así que en la canción mezclé lo de las parejas en el mirador en la ladera del Tibidabo, frente al Merbeyé, y el Cadillac.

En Car tenemos muy claro que Barcelona tiene gasolina en su ADN, por mucho que los recientes alcaldes se lo pongan cada vez más difícil a los conductores. El GP de España se corría por la Diagonal, parte del circuito de Pedralbes. Más tarde el GP se disputaba por Montjuic, montaña que dio nombre a la mítica escudería de los 70. Fue en aquellos años cuando Sabino vivió su infancia y adolescencia en las calles del barrio de Horta, perfumadas por los motores de las motos de dos tiempos. Nuestro protagonista tiene muchos recuerdos del circuito de Montjuic, en el que sabía como colarse. "Era un trazado precioso que daba la vuelta a toda la montaña, y recuerdo el accidente de Stommelen (1975). Vi salir volando su alerón pero no vi el accidente. Tenía una amiga cuyo padre era bombero y cuando se enteró que había muerto un bombero (hubo cuatro fallecidos), se desmayó. Luego se enteró de que afortunadamente no fue su padre. Una curiosidad es que el primer día que ensayamos junto con los trogloditas, por la noche nos fuimos a Montjuic y nos colamos, porque se corrían allí todavía las 24 Horas".

¿Cómo nació tu pasión por el motor y el rock? Mi abuelo era chófer y mecánico, y yo a veces le ayudaba. Pero lo que me gustaba de verdad cuando era un chaval eran las motos, iba loco por las Montesa, Ossa, Bultaco, era la época dorada de esas marcas. Y creo que a mí me gustó el rock porque tiene un sonido parecido a una moto cuando acelera, como la guitarra saturada, esa sensación de potencia. Por entonces no tenía dinero, y luego ya no me las he comprado. Las clásicas me gustan pero hay que estar muy encima. La Triumph Bonneville T100 Sixty que tengo me encanta, es una réplica de la moto del 63 pero con inyección electrónica, frenos de disco, etc. Es como una Impala que frena y corre (se ríe). Cuando le dije esto a mi amigo Alberto García Alix (el célebre fotógrafo)



Poco después de dejar Loquillo y Trogloditas publicó su primer libro, "Corre rocker", que fue un éxito. Hace poco ha vuelto a publicarse.

me dijo, "lo has clavao Sabino". Durante un tiempo colaboré con la revista "Motociclismo" y tuve mucho contacto con ellos. Incluso en el 97 montamos un equipo con una Suzuki GSX-R para las 24H de Montmeló. Yo no corría, era el de pizarra. Hace poco una amiga me preguntaba porqué me gustaban tanto los coches y las motos. Y creo que me salió una explicación teórica bastante buena: mira Johana, yo creo que en nuestra vida disponemos de un tiempo, sabemos que moriremos. Entonces, los coches y las motos me permiten ganar la batalla del tiempo. La máquina nos permite sacar más jugo al tiempo, ese acelerón, la velocidad, ese subidón de energía.

¿La chica de la canción, la que deja a Loquillo solo en el Cadillac (la última rubia que vino a probar, el asiento de atrás...), estaba inspirada en alguna mujer real? Sí que pensaba en alguna, pero no era la de la canción. Igual que el 600 lo conviertes en un Cadillac, piensas en la chica con la que has tenido tus más y tus menos, y lo romantizas un poco. Haces una historia más genérica que luego es lo que funciona, porque todo el mundo ha vivido momentos de desamor o de tristeza, y por eso conectan con la canción.

De tu primera época hay más canciones donde aparecen Cadillacs, como "Cadillac" (versión de Vince Taylor), "Solo un sueño" (versión del clásico de Eddie Cochran) o "Super-sonica". ¿No te ha dado nunca por comprarte uno? No, aunque me encantan y son coches icónicos del rock, como también lo son las Harley. Llegué a tener dos Harleys, y ahora tengo la Triumph y una Brixton 125 para pistas de tierra, que por aquí hay algunas muy buenas. Tenía una Fat Boy del 90 y era horrible llevarla por las cuestas del Garraf, y en cambio la Triumph Bonneville es una maravilla". Su coche de diario es un Mini Cooper Cabrio, muy adecuado para el clima de la zona: "Cuando quitas la capota, pones tu música y haces unas curvas, llegas a tu destino de buen humor". Nuestro protagonista también es fan del programa de la BBC "Top Gear", que veía junto a su hijo desde que era pequeño. "Ahora tiene veintiuno y estudia en Londres, pero seguimos buscando de vez en cuando viejos capítulos. Cuando un programa triunfa tanto es porque hay química entre los que aparecen, en los grupos musicales pasa lo mismo". Y recuerda frases como: este motor es menos fiable que la erección de un jubilado (risas). "Es que Clarkson además de provocador escribe muy bien y con mucho sentido del humor, claro. Vivimos en un mundo absurdo donde ya no se pueden hacer bromas porque alguien se ofende. Esto ya existía en la época del Oeste, donde había mujeres por la templanza que querían prohibir el alcohol y tal. Claro que el rock n' roll siempre ha sido el exceso, ligar lo más, beber lo más... La libertad es esencial en el rock, a veces incluso en exceso, porque acabas metiéndote en muchos líos...".

A pesar de que hizo muchas locuras en su juventud Sabino tiene un carácter reflexivo y mucho sentido del humor, de modo

El Cadillac Fleetwood Eldorado del 76 lleva un V8 de 8.2 litros que rinde 192 CV, con un cambio automático de tres velocidades. En el depósito caben 102 litros, y gasta unos 25 a los 100 km... Uno de los últimos Cadillac que compró Elvis.





4 Durante algún tiempo Sabino y Loquillo se distanciaron, pero la vieja amistad y la mutua admiración volvió a unirlos. En la imagen, en un concierto el año pasado.

que pronto te hace sentir tan cómodo como si estuvieras tomando una Mahou con un colega. Ha vivido mucho, y da la sensación de que con el paso de los años no ha perdido la curiosidad y el interés por las cosas. Es uno de esos tipos que aunque tenga sesenta tacos es joven, y nos recuerda aquella frase atribuida a Picasso: “desengañate Camilo, el que nace joven muere joven”.

Otra canción tuya “con coches” que me encanta es “Las sombras del autocine”, que aparece en vuestro tercer disco. El mundo iconográfico del que partimos es la película “American Graffiti” (George Lucas, 1973), aquella donde se cuenta como se acaba ese mundo de carreras de coches, de los *hot rods*, ambientada en 1962 en California. Nosotros creamos ese código basándonos en las cosas que veíamos, y la relación entre el rock y los coches es muy fácil de entender. Los automóviles fueron la libertad, podías ir donde quisieras, cambiar de ciudad, sobre todo en Estados Unidos. Y el rock es una música, quizá a veces políticamente incorrecta, pero cuyo su objetivo es la libertad.

Mi canción favorita es “Autopista”, que grabaste muy joven, cuando estabas con Intocables. Empieza despacio y va creciendo en intensidad. Hay gente que para relajarse se va a correr, yo a veces me voy con el coche o la moto a hacer una ruta bonita. Creo que en esa canción está bien captado todo el misterio que te provoca, cuando eres joven, esa posibilidad de ir donde quieras, la libertad que te da la carretera. Y va subiendo de intensidad, como cuando sales a conducir tranquilo y te vas animando, ganando velocidad poco a poco, voy a tomar esa curva un poco más rápido...



En “El ritmo del garaje” aparece la canción “un accidente de circulación”, donde se hablas de un amigo que muere al volante. Lo que te decía, como nos gustaba tanto toda la mítica de los 50... uno de mis coches favoritos es el Porsche 550 de James Dean y la canción tiene un tono épico, ha muerto joven pero haciendo lo que le gusta. Tenía dos amigos que murieron, uno fue Cape, en el puente de Calafell en un accidente de moto, y otro que era Manolo, que trabajaba conmigo, y que murió en coche en un adelantamiento. Escribir canciones es escribir sobre lo que ves, y recuerdo que la familia de Manolo se emocionó mucho al escuchar la canción (como un campeón, con el pie pegado al acelerador...).

Desde los años 50 ha habido muchos músicos que han muerto en la carretera y en España también. Como Eduardo Benavente, de Parálisis Permanente. Y muchos más, Nino Bravo, Cecilia, Jesús de la Rosa, de Triana. Pero claro, es la vida que llevas. Yo por eso dejé las giras, pasamos diez años en constante viaje, te tiene que gustar. A Loquillo por ejemplo le gusta. Y las carreteras y los coches eran mucho peores que ahora. En el 86, cuando fichamos nuestro primer contrato con una multinacional, Loquillo se compró un Renault Caravelle rojo (descapotable de los 60 con motor trasero) que no hacía más que darle problemas. Conducíamos de Vic a Barcelona y a medio camino la gente que venía de frente nos echaba las luces, y era porque llevábamos ardiendo la rueda delantera izquierda... Un año después tuvimos un accidente que pudo acabar muy mal. Íbamos en la furgoneta por una comarcal, nos saltamos un stop de noche y nos golpeó un coche por un lado. Por eso me dije, “qué tranquilo se está en Sitges con el ordenador...”.

Tras una vida intensa, a Sabino ahora le gusta tomarse las cosas con calma. Antes de despedirnos le pedí que me dedicara el LP “Morir en primavera”, el mismo que compré en 1988. Lleva un ticket que marca 595 pesetas, y él considera que fue el mejor disco de la banda. El año pasado, cuarenta y tres años después de que Sabino y Loquillo asistieran a su primer concierto de Springsteen en Montjuïc, les llamaron del Ayuntamiento de Barcelona para invitarles al palco a ver a Bruce. Allí estaban los dos rockers, en zona preferente junto con los respetables políticos. Así que juntos bromearon sobre cómo han cambiado las cosas y se fumaron algún cigarrillo –aunque ya no fuman–, para recordar los viejos tiempos.

car



Nuestro agradecimiento a Grup Limousines por cedernos el fantástico Cadillac Eldorado del 76 para la sesión de fotos.

Cadillac Sollei



Este prototipo 100% eléctrico presume de una elegante línea que conecta con los Cadillac de los años 50 y 60, cuando no tenían competencia en cuanto a tamaño y estilo. **POR: TEAM CAR**

CADILLAC ES LA MARCA DE LUJO de General Motors y, durante muchas décadas, fue una referencia en cuanto a modelos de alto nivel. Es habitual situar su punto más alto a finales de los 50, con coches como el Eldorado, con su enorme carrocería con estilo aeronáutico y las características aletas traseras, conocidas como *tail fins*. En los 60 y 70 la marca continuó fuerte en el mercado americano, pero en las últimas décadas la edad media de sus clientes ha subido mucho y apenas pueden competir con los modelos de lujo europeos y japoneses. En 2023 vendieron en EE UU 147.214 unidades, con el SUV XT5 y el enorme Escalade como los más vendidos. En el mismo periodo, Mercedes-Benz comercializó 282.229 unidades, y Lexus 320.249. El último modelo que ha lanzado Cadillac es el SUV 100% eléctrico Lyriq, con una batería de 102 kWh y potencias de 340 y 500 CV.

En cuanto a diseño, su frontal es muy parecido al del prototipo que nos ocupa. De hecho, el Sollei fusiona la tradición de lujo de la marca con un enfoque hacia la sostenibilidad y la personalización avanzada. Su nombre deriva de las palabras “sol” (Sol) y “ocio” (Lei), y quiere simbolizar una experiencia de conducción optimista y conectada con la naturaleza. Con un diseño exterior que combina proporciones bellas con líneas modernas y fluidas, este vehículo captura la esencia del lujo clásico de Cadillac mientras incorpora tecnología de vanguardia. El Sollei está acabado en un tono “Manila Cream”, un color icónico que Cadillac ha recuperado de sus modelos de finales de los años 50, lo que añade un toque nostálgico al diseño futurista.

El exterior del Sollei es elegante y minimalista, con una carrocería baja y alargada que se caracteriza por su perfil limpio y superficies continuas. Las puertas, en lugar de utilizar tiradores convencionales, se abren mediante botones discretamente ubicados, lo que refuerza la estética limpia del conjunto. La coreografía de luces que acompaña la entrada y salida del vehículo también convertirá cada viaje en una experiencia única y memorable.

En el interior ofrece un ambiente lujoso y meticulosamente diseñado, donde cada detalle ha sido cuidadosamente considerado. El uso de materiales naturales es una de las características más destacadas, con chapas de madera sin teñir y un innovador material de base biológica desarrollado en colaboración con MycoWorks. Hecho a partir de micelio, la estructura radicular de los hongos, es utilizado en elementos como las alfombrillas de carga y los bolsillos de las puertas, y refleja el compromiso de Cadillac con la creación de recursos automotrices renovables.

Como no podía ser de otra manera, también cuenta con una pantalla digital enorme (55”), que abarca de un pilar al otro, proporcionando un nivel de conectividad y control sin precedentes. Los sistemas de iluminación interior, completamente personalizables, tienen 126 opciones de color por zona y per-

Tiene forma de yate, solo sus puertas miden 1,68 metros. Su llegada al mercado marcará un antes y un después en el futuro de Cadillac como marca.



Cadillac ha resaltado la idea de no utilizar nada de plásticos en sus coches, por eso han llegado a tal nivel de sofisticación.

miten que ajustemos la atmósfera del vehículo según nuestras preferencias. Al fin y al cabo, la personalización es un tema central en el Sollei. Incluso Cadillac ha creado accesorios hechos a medida para los entusiastas de la observación de aves, incluyendo un set con llamadas de pájaros impresas en 3D, un diario con ilustraciones pintadas a mano y un estuche de herramientas de cuero, todo ello cuidadosamente diseñado para complementar el habitáculo. Estos detalles reflejan el enfoque de Cadillac en ofrecer una experiencia de lujo personalizada que se adapte a los intereses específicos de sus clientes y se podría decir que sin precedentes.

El Sollei también incorpora detalles celestiales en su diseño, desde los motivos de rayos solares en los patrones de los asientos hasta el uso de un tinte "Aurora" en los acabados metálicos, que cambia de color para imitar el fenómeno de las auroras boreales. Incluso el techo convertible del vehículo, fabricado con un

El lujo es indescriptible. Incluso tiene un espacio para esconder la bebida y que nunca se nos caliente.



tejido metálico llamado "Daybreak", está diseñado para maximizar la entrada de luz solar cuando se retrae, inundando el interior de calidez natural. No falta ni un detalle en el habitáculo. Con el Sollei, Cadillac no solo rinde homenaje a su legado de convertibles elegantes, sino que también establece un nuevo estándar para el futuro del lujo automotriz. Presentado en Cadillac House at Vanderbilt, en el campus del Centro Técnico Global de GM en Warren, Michigan, el Sollei es una declaración audaz de hacia

dónde se dirige la marca: un futuro donde la sostenibilidad, la personalización y el lujo coexisten en perfecta armonía. Cruzaremos los dedos para que de alguna manera podamos ver alguno circulando por nuestras carreteras, aunque se tendrán que alinear muchos astros. **car**



Aston Martin Valour

Apenas te subes al deportivo británico, avanzas unos metros y cambias a segunda, te das cuenta de que la combinación de caja manual y motor V12 no tiene precio. ¿Tiene lógica? Claro que sí. Revitaliza el tener control absoluto de nuestras máquinas favoritas.

Por: M. SEIDEL & TEAM CAR



En España hay dos concesionarios oficiales de la marca inglesa. Barcelona (Tel. 932 896 363) y Madrid (Tel. 914 557 634).



Solo se producirán 110 unidades y, como suele suceder con estas ediciones limitadas, están todas vendidas. Basado en el anterior Vantage, el Valour comparte parte de la mecánica

Mantiene la tracción trasera pero recibe un nuevo escape de acero inoxidable con triple salida montado en el centro.

E S LA NATURALEZA particular del cambio de marchas lo que hoy importa. Porque es un cambio manual real, conectado con metal auténtico a la rareza de un motor V12, convenientemente envuelto en una carrocería a medida y disponible por la módica suma de entre 1,5 y 2 millones de euros. Eso sin contar las muchas opciones de personalización que le podemos añadir. Con la caja manual con pomo de madera, Aston Martin deja muy claro que extraña esos pequeños detalles del pasado.

Para celebrar su 110 aniversario, Aston Martin presentó un exclusivo modelo y Lawrence Stroll, Executive Chairman de la marca, declaró durante su presentación: “El Valour es un homenaje a la pasión de Aston Martin por la conducción y a su extraordinario legado, pero también es un símbolo de la vibrante y revitalizada marca actual. Como un icono moderno que fusiona el carácter clásico con la ejecución contemporánea, el Valour captura la esencia de la emoción y la exclusividad que definen a esta histórica marca automovilística. Como muestra de nuestras capacidades de diseño, ingeniería y fabricación de primera clase, el Valour

es una prueba más de la posición de Aston Martin como campeón de automovilismo y fabricante de los coches de ultra lujo y altas prestaciones más excitantes, exclusivos y deseados del mundo”.

Solo se producirán 110 unidades del Valour y, como suele suceder con estas ediciones limitadas, están todas vendidas. Basado en el anterior Vantage, el Valour tiene el V12 biturbo de ese coche y, de hecho, el del DBS, solo que esta vez con 15 CV más de potencia gracias a un trabajo de recalibración. Mantiene la tracción trasera pero recibe un nuevo escape de acero inoxidable con triple salida montado en el centro, con un grosor de pared de 1 mm para hacerlo sonar más nítido y ahorrar peso.

Otros cambios incluyen una dirección y ajuste de amortiguadores únicos, y hay una mayor rigidez torsional gracias al refuerzo del tanque de combustible y a los paneles de corte reingenierizados en la parte delantera y trasera. Mucho de esto se ha aprendido del V12 Vantage, pero con un toque único para el Valour.

Conducirlo es un mágico recordatorio de cuán tradicional es este coche en esencia. Algo que desde la propia marca nos confirman que es deliberado. La forma en que los controles responden a tus entradas

Lo que otros coches eléctricos de alto rendimiento no pueden igualar es la imponencia de este Aston Martin



Una gama que no para de crecer



VANTAGE

El coche perfecto para desafiar al Porsche 911 GT3. El balance de pesos 50-50 es perfecto para la conducción dinámica en circuito, pero no podría hacerlo sin su V8 4.0 que, con 665 CV y 700 Nm, acelera de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos.



VALOUR

Inspirado en los años setenta, se presentó para conmemorar los 110 años de la marca. Original como pocos, su corazón V12 biturbo, que desarrolla 715 CV, se gestiona a través de una caja de cambios manual de seis velocidades. Solo 110 unidades.



DB12

Este no es el super GT común. Asegura diversión, confort y lujo. También hay versión descapotable, ambos equipados con un V8 de 4.0 litros, que produce 680 CV y 800 Nm de par. Puedes hacer tus viajes a 325 km/h.



VALIANT

El deportivo que Fernando Alonso hizo a su medida en la fábrica inglesa. Produce 383 kg de carga aerodinámica y se impulsa gracias a un V12 de 5.2 litros biturbo con 745 CV y 753 Nm. La marca ha anunciado la producción de 38 unidades.



DBS

La versión 770 Ultimate es la más potente del Aston Martin de producción más extremo desde hace medio siglo. Alternativa superior al DB12 que monta un V12 de 5.2 litros con 770 CV y 900 Nm de par. También se ofrece una versión Volante.



VALHALLA

El hermano menor de Valkyrie. Valhalla es el primer superdeportivo híbrido de lujo de Aston. Lleva el V8 4.0 más potente que hayan fabricado y, en conjunto con motores eléctricos, produce 1.012 CV y llega a los 100 km/h en 2,5 s.



DBX 707

SUV deportivo por excelencia que se rivaliza con modelos como el Ferrari Purosangue o el Lamborghini Urus. El motor V8 4.0 litros biturbo produce 707 CV y 900 Nm de par, que lo llevan de 0 a 100 km/h en apenas 3,3 segundos.



VALKYRIE

Palabras mayores. Las versiones coupé y spider son F1 para la calle, a excepción del AMR Pro para homologar la versión de Le Mans que solo puede usarse en circuito. Tiene un motor V12, de origen Cosworth, con 6.5 litros y 1.140 CV.



1 minuto

Es pleno verano y los turistas solo tienen ojos para nuestro Aston.

4 minutos

El primer cambio de marcha se siente gloriosamente suave, como un cuchillo cortando miel. El pedal del embrague es sorprendentemente ligero. A pesar de la musculatura visual del coche, los controles son delicados.

44 minutos

El frontal se adhiere bien en la primera curva seria. El diferencial mecánico de deslizamiento limitado no es necesario hoy.

57 minutos

Finalmente, un tramo recto sin tráfico. El ritmo es bueno y el retraso del turbo se siente delicioso... como en el año 2015.

Con la caja manual con pomo de madera, Aston Martin deja muy claro que extraña esos pequeños detalles del pasado. Piensa en el Renacimiento, no en Silicon Valley.

y el ruido del V12... todo ello combinado convierte al Valour en una experiencia multisensorial. Hay suficiente potencia para hacerlo saltar bajo aceleración total, pero el rugido de los 12 cilindros no se vuelve abrumador. No es un motor exigente. Los turbos comienzan a despertar a partir de las 2.000 revoluciones y se ponen interesantes a partir de las 3.000 rpm, por lo que es fácil engranar la sexta marcha y dejar que el par haga el trabajo. No hay coincidencia de revoluciones al reducir marchas, en su lugar, se requiere el uso del punta tacón, maniobra sencilla gracias al espaciado extra de los pedales.

Y aunque 705 CV es una gran cantidad de potencia, hoy en día muchos vehículos eléctricos ofrecen cifras de rendimiento similares. Lo que esos coches eléctricos no pueden igualar es la imponencia del Aston, cuyas diversas partes se combinan para trascender las es-

tadísticas del papel. Piensa en el Renacimiento, no en Silicon Valley.

El exterior es sumamente deportivo con motor delantero, cortos voladizos y postura firme. El diseño es un claro guiño a modelos pasados, con detalles como la parrilla que rinde homenaje a los gloriosos predecesores del Valour. Tiene conductos NACA en el capó para refrigerar el motor, faros Led redondos de inspiración clásica y llantas de aluminio forjado de 21 pulgadas de diámetro. Los neumáticos Michelin Pilot Sport 5 S tienen medidas 275/35 para delante y 325/30 para detrás. El panel trasero es imposible de ignorar y le da ese toque característico retro de los años 70. Para ver hacia atrás, tiene una cámara perfectamente incorporada en el carbono. El interior también ha sido actualizado, pero los fundamentos siguen siendo clásicos, así que olvídate de sistemas de infoentretenimiento

de última generación. Me recuerda a los coches de carreras históricos, con un suave balanceo en las caderas al girar, que te da una sensación de movimiento sin ser alarmante. Está equilibrado, con cada sistema complementando al siguiente. La caja de cambios tiene un recorrido más largo que la fina caja manual del Honda Civic Type R, pero eso no es algo malo, ya que da tiempo a que los turbos entren en acción antes de que necesites la siguiente marcha.

El Valour no es líder en su clase en ninguna área específica. La dirección asistida eléctricamente no puede competir con la sensación de un McLaren y la suspensión carece del equilibrio sofisticado entre confort y manejo que ofrecen los amortiguadores modernos de doble válvula. Pero la suma de las partes es absolutamente sensacional y siempre estaría en la lista de candidatos de nuestro garaje soñado.



Ficha	PRECIO	POTENCIA	PRESTACIONES	PESO	EFICIENCIA	A LA VENTA
	Entre 1,5 y 2 millones de euros.	715 CV. 750 Nm.	0-100 km/h: 3,4 s. Vel. máx: 331 km/h.	1.780 kg.	16,8 l/100 km.	Todos vendidos.

MG CYBERSTER

Diversión como nunca



Un coche descapotable, pequeño y eléctrico. Es un segmento poco explorado que requiere de mucha creatividad para ser exitoso. El Cyberster es el MG que nadie esperaba ni pidió, y a su vez tiene sentido que exista. Su lanzamiento coincide con los 100 años de la marca... ¿es este un merecido homenaje a la historia de MG?

POR: M. SEIDEL & TEAM CAR

Salida



Rojo Dinámico con un techo de tela negra es un éxito instantáneo. Otros colores: Blanco Inglés Nuevo, Gris Camden, Plata Cósmica y Amarillo Inca.

67 km



Las puertas de tijera asistidas eléctricamente añaden una dosis seria de dramatismo, además de facilitar el acceso y salida en todo momento.

77 km



Balmoral, residencia de verano de la familia real inglesa, se encuentra en los Cairngorms. En 1967, MG regaló un MGC GT al príncipe (ahora rey) Carlos por su 18º cumpleaños.

D

ePrueba 500 km

BIENVENIDOS
AL MUNDO REAL

DEJA A UN LADO TUS PENSAMIENTOS SOBRE los sensatos coches de combustión y electrificados que constituyen la mayor parte de la línea actual de MG, de propiedad china, y en su lugar, concéntrate en el excelente MG 4, un hot hatch eléctrico, y la versión XPower que mostró algo de ambición. Visto a través de ese prisma, y teniendo en cuenta el deseo de MG de celebrar 100 años de coches con la insignia MG, algunos de ellos deportivos roadsters, quizás tenga sentido.

El Polestar 6, el próximo Porsche Boxster y el BMW Z4 aún están a algunos años de distancia, y el nuevo Tesla Roadster parece ser un sueño perpetuo de Musk. Y cuando esos rivales finalmente lleguen a los concesionarios, es probable que sean significativamente más caros que el MG.

Un coche único merece un escenario especial. Lo probamos en la antigua carretera militar en el sur de los Cairngorms (UK), la B974. Las montañas a veces están llenas de bicicletas, caravanas y casas rodantes; a veces están frías, húmedas y ventosas; y a veces son todas esas cosas al mismo tiempo. Pero hoy están desiertas y disfrutando de 25°C de sol veraniego bajo un gran cielo azul salpicado de nubes de algodón. Esta debería ser una oportunidad sin excusas para que el Cyberster brille: si no puede ser un placer conducirlo en un clima tan bueno, en carreteras tan tentadoras, entonces quedará muy por debajo de lo esperado.

LAS APARIENCIAS ENGAÑAN

El Cyberster es más grande de lo que parece, más cerca de un BMW Z4 que de un Mazda MX-5, con una larga distancia entre ejes de 2.690 mm y voladizos cortos, sustentado por la misma plataforma utilizada en el MG 4. Tiene unas proporciones de roadster agradablemente tradicionales: bajo, con un capó largo que parece que podría albergar un V8, una cabina central ajustada bajo un parabrisas inclinado y una parte trasera truncada.

Después de un período de gestación bastante prolongado —los bocetos y modelos iniciales del equipo de diseño de MG, con sede en Londres, comenzaron en 2017— el Cyberster recibió luz verde y se impulsó su producción para asegurar que el coche saliera a la venta en 2024, coincidiendo con el centenario de MG. De ahí la insignia del 100 aniversario en los flancos del Cyberster.

La gama cuenta con dos modelos y es refrescantemente simple. Ambos utilizan una batería de 77 kWh (74,4 kWh útiles) con un cargador a bordo de 7 kW. La capacidad máxima de carga es de 144 kW, nada especial según los estándares actuales, pero suficiente para pasar del 10 al 80 por ciento en 38 minutos en un cargador rápido, o más de 10 horas en un wallbox doméstico de 7 kW. El Trophy de tracción trasera cuesta unos 65.000 euros y está propulsado por un motor de 340 CV/475 Nm. El rendimiento es



Lamentablemente, los gráficos de alta calidad y las animaciones se han reducido para Europa.

Resulta agradable con la capota de lona puesta, pero mejor bajarla en los calurosos días de verano.

El parecido con los antiguos MG británicos es fantástico... Aunque el resultado final no deja de ser simpático.

rápido: 5 segundos para alcanzar los 100 km/h y una velocidad máxima de 195 km/h. Arroja en la báscula 1.885 kg y su autonomía según el ciclo WLTP es de 507 km.

Necesitarás solo unos 6.000 euros más para subirte al modelo insignia de tracción total, el denominado GT. Es el MG de producción más potente hasta la fecha. Digo “solo” porque ese modesto incremento te da 170 CV extra y 400 Nm de par de un segundo motor que impulsa el eje delantero, y un gran aumento en el rendimiento sobre el Trophy. La potencia y el par suben a 510 CV y 725 Nm, el sprint de 0 a 100 km/h baja a unos aplastantes 3,2 segundos, y la velocidad máxima es de 200 km/h. ¿Desventajas, aparte del precio? El peso en vacío aumenta 100 kg hasta los 1.985 kg y la autonomía según WLTP cae a 443 km. Un poco de contexto: el tiempo de aceleración para alcanzar los 100 km/h iguala al McLaren F1. Una locura.



160 km



El llavero hace referencia al MG EX181 de Phil Hill, que rompió récords en Bonneville. Alcanzó 407,8 km/h con motor sobrealimentado 300 CV.

210 km



Cada conductor del Cyberster se verá precisamente tan relajado como nosotros gracias a la garantía estándar de siete años o 128.000 km.

230 km



Tuvimos que desviarnos alrededor de este puente después de darnos cuenta de que los 1.985 kg más dos ocupantes, superaban fácilmente el límite.

ePrueba 500 km

BIENVENIDOS
AL MUNDO REAL



El diseño exterior es para todo tipo de públicos, con líneas poco agresivas y nada extravagantes.



La cabina es prácticamente silenciosa, como ver una película con el volumen muy bajo.



Espera a que las puertas de tijera se deslicen hacia arriba y se abran, baja el techo de tela eléctrico con un solo toque y estamos listos para partir, abriéndonos camino a través de North Water Bridge y Fettercairn para tomar la B974, la antigua carretera militar. Las primeras impresiones son mixtas. El espacio de cabina se siente reducido y puede resultar una sensación extraña la primera vez. Esa deficiencia queda eclipsada por la sorprendentemente buena –no, mejor dicho excelente– calidad de rodadura y refinamiento en marcha. Con el techo guardado y a baja velocidad, la cabina del Cyberster es casi silenciosa, creando la sensación de ver una película con el volumen muy bajo. Hay poco viento que sacuda, apenas un murmullo de los dos motores eléctricos, la suspensión se desliza suavemente sobre las carreteras llenas de baches, la cabina no chirría ni traquetea, y el bien calculado ruido artificial del escape es un zumbido de fondo apenas audible.

Cuando agregas una dirección eléctrica que es tan rápida como precisa, frenos que tienen una mordida instantánea, una distribución de peso de 50:50 entre la parte delantera y trasera, y más par motor que un tractor de rally, el resultado es un coche con un paso fluido que hace que cruzar a gran velocidad por carreteras abiertas y onduladas sea un placer para el conductor. Esto desafía mis expectativas: no solo es el Cyberster el primero en conquistar este nicho, sino que lo ha hecho con un coche llamativo que tiene auténticas habilidades dinámicas. Enhorabuena al jefe de ingeniería de MG UK, Steve Garside, y a su equipo de chasis con sede en Longbridge.

Una característica que a esta altura no nos sorprende, es su peso. Hasta cierto punto, lo oculta increíblemente bien, a veces sintiéndose 500 kilos más ligero, animándote a disfrutar de su capacidad para cubrir terreno rápidamente de manera relajada y compuesta. Sin embargo, si vas más allá de su zona de confort natural, las leyes de la física se burlarán del conocimiento técnico de MG. No hay una verdadera recompensa por arremangarse y empujar al Cyberster a los extremos. Eso puede funcionar en un MX-5, Boxster S o Jaguar F-Type, pero el MG no es ese tipo de coche. Es un roadster eléctrico de dos toneladas y tracción en las cuatro ruedas y, aunque las velocidades de giro cada vez más rápidas están al alcance, este no es un quemador de neumáticos que pueda ajustarse con el acelerador. Para evitar decepciones, es mejor pensar en el Cyberster como un gran turismo.



CUATRO MODOS DE CONDUCCIÓN

En Ballater nos unimos a la desierta A93 que sigue el curso del río Dee hasta Balmoral. Es una buena oportunidad para jugar con los cuatro modos de conducción del MG –Comfort, Custom, Sport y Track– accesibles mediante la palanca derecha detrás del volan-

Hasta cierto punto, oculta increíblemente bien su peso en vacío de 1985 kg, a veces sintiéndose 500 kg más ligero

270 km



Los postes que bordean muchas de las carreteras que cruzan los Cairngorms están ahí para ayudar a los quitanieves, pero hoy no hacen falta.

310 km



La red de carga puede restar algo de diversión incluso a los mejores vehículos eléctricos. Aplicaciones interminables, disponibilidad escasa, y un largo etcétera.

320 km



Después de más de 300 km, desearía que hubiera un poco de acolchado extra: esa consola central sería un buen reposapiés, pero ha resultado ser algo dura.



Es un excelente gran turismo que puede sostenerse con confianza por sí solo. Mejor de lo que necesita ser

te. Estos ajustan el nivel de asistencia a la dirección, el mapeo del acelerador, la distribución del par entre los ejes delantero y trasero, y el control dinámico. Comfort es exactamente eso: un pedal derecho más relajado, asistencia de dirección equilibrada y tracción en las cuatro ruedas a demanda. El modo Sport enciende el acelerador, da menos asistencia para una dirección más pesada y activa la tracción total a tiempo completo. Custom te permite hacer tu propia selección, y el modo Track, que probarás una vez, lleva todo al máximo.

Hora de probar el launch control. El Cyberster avanza rápidamente hacia velocidades de tres cifras con una ferocidad que es parte de hilaridad de truco de fiesta y parte de malestar. Al menos los frenos Brembo –discos de 365 x 30 mm sujetos por pinzas de cuatro pistones en la parte delantera y de 356 x 25 mm con pinzas de un solo pistón detrás– muerden con una convicción inspiradora de confianza. Hay una sensación consistentemente agradable al frenar incluso a velocidades de infarto, sin un paso discernible entre el frenado regenerativo eléctrico y las pinzas mecánicas.

Comenzamos a explorar más al norte de Ballater, tomando carreteras que serpentean a través del Parque Nacional de Cairngorms, antes de regresar al paso de Cairnwell pasando por el centro de esquí de Glenshee. Pero también me detengo para absorber la cabina del Cyberster. La cúpula de instrumentos comprende tres pantallas planas, y hay una cuarta en la consola central. La nitidez de smartphone de los gráficos es impresionante, los controles de deslizar y pellizcar se vuelven igualmente intuitivos. Sin embargo, mi mano izquierda en el volante oscurece la pantalla del navegador y el peor delincuente visual es el material brillante en la consola cen-



ALTERNATIVAS



BMW Z4 M40i

Más confortable que un auténtico cazador de curvas. Mejor para viajes largos por la costa.



Jaguar F-Type 75

El roadster clásico es una gran mezcla de fuerza, refinamiento y dinámica.

tral. Acceder a mis correos electrónicos y verificar el pronóstico del tiempo usando los menús en la pantalla derecha mientras se conduce nos parece completamente innecesario. Hemos recorrido un poco más de 293 km sin que el Cyberster dé ninguna razón para preocuparse por su autonomía. Un rápido vistazo al menú en la pantalla derecha muestra que hemos promediado 25 kWh/100 km, muy lejos de la cifra oficial de 16,6, pero comprensible dado cuánto hemos disfrutado del ritmo abrasador del Cyberster.

Los coches llegaron a los concesionarios del Reino Unido en agosto y esperemos que al resto de Europa en breve –puede que en octubre–. David Allison, jefe de producto y planificación de MG, no tiene ilusiones sobre el empuje hacia el mercado de lujo que representa el roadster. “Es un gran paso para nosotros”, nos dice. “Hasta este momento, el MG más caro a la venta en el Reino Unido era el MG 4X Power. Pero el Cyberster es un verdadero modelo halo para nosotros.”

UN EXCELENTE GRAN TURISMO

Su conexión con los viejos MG británicos es un poco forzada, pero el Cyberster es un excelente gran turismo. Es mucho mejor de lo que necesita ser, un coche que puede sostenerse con confianza por sí solo. Sí, hay trucos digitales y peculiaridades ergonómicas, pero los fundamentos de la ingeniería de este coche son impresionantemente sólidos. Ofrece una experiencia de gran turismo que no se parece a nada más disponible actualmente, y lo hará durante algún tiempo. Es una concepción interesante que tiene hueco en el mercado y nos alegramos de que exista.

CAR

340 km



Es hora de refrescarse. Super Cuisine, en Stonehaven, es un agradable cambio con respecto a la habitual máquina de café de CAR.

420 km



El emblema MG fue registrado como marca comercial por Morris Garages el 1 de mayo de 1924; el Cyberster cuenta con un distintivo del 100º aniversario en los umbrales.

480 km



El mayor resort de esquí del Reino Unido tiene 36 pistas (y 21 telesillas) que cubren 800 hectáreas a través de 4 montañas y tres valles. En verano, se llena de ovejas.

Otro héroe en la familia

El nuevo SUV de la marca española, 11 cm más grande que el Ateca, se ha presentado con un gran telón de fondo: la America's Cup, uno de los eventos deportivos más prestigiosos del mundo. CAR estuvo allí. **Por:** M.L. & TEAM CAR



El SUV electrificado rinde homenaje a Terramar, el histórico circuito de carreras donde nació la marca, en el año 2018.

**“Es un SUV deportivo que llevará la mentalidad joven y desafiante de Cupra a un público más amplio, expandiendo la marca para atraer a nuevos clientes que buscan un diseño excepcional y deportivo”,
Wayne Griffiths,
CEO de Cupra**



LAS CARROCERÍAS SUV SIGUEN ESTANDO al alza una temporada más y dado que el Formentor (recientemente renovado) ha sido todo un éxito de ventas desde el minuto 1 de su existencia, pinta que el Terramar lo tiene todo para encandilar a cualquiera.

Nuestro protagonista tiene una longitud de 4,57 metros, es más pequeño que el Tavascan que mide 4,64 metros y a diferencia de este SUV, no tendrá propulsión cien por cien eléctrica. El recién llegado a la familia Cupra arranca la gama con una motorización eTSI que produce 150 CV. A esta le sigue una versión gasolina pura, sin hibridación de ningún tipo, con 265 CV. Luego tenemos un híbrido enchufable que desarrolla 272 CV y tiene más de 100 km de autonomía eléctrica.

Para su puesta de largo, el Terramar se ha vestido de gala con un acabado especial. El motivo ha sido la colaboración con la America's Cup (solo se harán 1.337 unidades) uno de los eventos deportivos más prestigiosos a nivel mundial, y que este año tiene su salida en Barcelona, la casa de Cupra.

Entrando en faena, nada más subir el telón y ver el coche desde lejos nos dimos cuenta de sus formas tan desarrolladas. Tiene un estilo diferenciador del segmento que más auge tiene en Europa. Claramente la caída del morro es lo primero en que te fijas (desde la marca lo apodan nariz de tiburón) y sin todavía poderlo haber conducido siento que será un coche ágil para llevarlo por cualquier tipo de terreno y lo bastante confiable para zigzagear por las ciudades. La anchura le categoriza como un automóvil con una visión fuerte y bastante atractiva. Si no fuera por la altura elevada al suelo podría ser considerado un hatchback, pero estas carrocerías son las que la gente quiere. Y nunca está de más recordar a Bruce Lee cuando dijo: “No temo a quien practica 1.000 patadas diferentes. Temo a quien practica 1.000 veces una única patada”

A pesar de no ser uno de los modelos más caros de la gama de Cupra, se ha incorporado la firma lumínica de la marca con tres triángulos y tecnología Cupra Matrix LED Ultra de alta definición. La deportividad ha sido una de las claves para definir su estilo, con líneas fluidas que se desplazan desde el frente hacia los lados para realzar este aspecto. En la parte trasera, como no podía ser de otra manera tratándose de la marca de moda, el logo está retroiluminado y no hay nada más en tendencia que iluminar los logos de los nuevos coches. Aun así, hay que decir que al Terramar le queda como si formase parte de su dermis.

NADA MAL DE PRECIO

Ya es posible realizar pedidos del Terramar, las primeras unidades llegarán en el último trimestre de este año y el precio de partida es de 41.190 euros (38.500 euros con



la campaña de lanzamiento) para la versión mild-híbrida. 54.170 euros habrá que desembolsar por la versión híbrida enchufable y 1.000 euros más (55.170 euros) por la versión exclusivamente de combustión. Los acabados especiales de la America's Cup supondrán algo más 3.000 euros de incremento en el precio final. El coche se fabricará en la planta de Audi ubicada en Győr, Hungría. En la versión con etiqueta o, se promete que la autonomía llegue a 100 kilómetros y una carga rápida de 50 kW.

Aunque la presentación fue multitudinaria, dada la importancia de este modelo de cara a los años venideros de la firma española, pudimos meter la cabeza en su interior. Antes de adentrarnos el coche nos da la bienvenida con un show de luces nada olvidable. Todo está diseñado para crear una buena armonía, pero centrándose en el conductor. Los elementos que más llaman la atención es el volante de serie que tienen una gran sinergia con las levas, los botones satélite y los asientos bucket también son dignos de men-

T La digitalización se centra en el conductor. Una nueva interfaz hombre-máquina (HMI) forma parte ahora de la instrumentación Digital Cockpit tras el volante, mientras el sistema de info-entretenimiento integra una pantalla de 12,9 pulgadas con un control deslizante retroiluminado.

cionar. Los elementos digitales se encuentran ligeramente enfocados al conductor y unido a la instrumentalización. Además, tenemos una clásica pantalla de 12,9 pulgadas encargada del sistema de infoentretenimiento y una versión del nuevo del HUD, denominada Windshield Head-up Display. A la hora de escoger el interior se podrá elegir entre tres ambientes diferentes (Deep Ocean, Moon Light y High Canyon). El Deep Ocean como indica su color es un interior azul con materiales 100% reciclados hechos a base de plásticos marinos. Por su parte, el Moon Light es gris oscuro y utiliza materiales PET reciclados en un 73%. High Canyon cubre los asientos bucket de un color burdeos oscuro gracias al empleo de un cuero que ha sido curtido mediante un proceso natural basado en plantas.

CHASIS MUY TECNOLÓGICO

El Terramar se ha construido sobre la plataforma MQB Evo. También ha sido usada por otros modelos del grupo

Los híbridos enchufables de nueva generación (e-HYBRID) ofrecen etiqueta Cero, hasta 272 CV y más de 100 km de autonomía eléctrica



Eléctricos

Gama Cupra 2024

Durante el primer semestre de este año, las ventas de Seat y Cupra se han incrementado un 13,8%, con 297.400 unidades comercializadas. Esto supone el mayor crecimiento dentro del Grupo Volkswagen, cuyo segundo puesto lo ocupa Skoda, que mejoró sus ventas un 3,8%. Y esto solo acaba de empezar, ya que acaba de renovar la gama y el Terramar también sumará su granito de arena.



BORN

Con tres baterías a elegir, de 57, 77 o 79 kWh y dos rangos de potencias: 231 o 326 CV. Su precio parte desde los 38.490 euros.



TAVASCAN

Solo hay una opción de batería (77 kWh) pero puede llevar uno (286 CV) o dos motores (340 CV). Su precio parte desde los 48.990 euros.

Volkswagen como el Golf o el Audi A3. El eje McPherson delantero y la configuración multibrazo independiente trasera, junto con la suspensión deportiva (reduce la altura en 10 mm) han permitido al equipo de desarrollo ajustar con precisión los muelles y amortiguadores, así como optimizar la distribución del peso.

El ajuste del chasis es un aspecto fundamental en la deportividad del Terramar. La nueva generación incluye el control de chasis adaptativo lo que beneficia su dinámica, aunque todavía nos queda poder probarlo a fondo en unas semanas. La sensación de conducción que nos contaron los directivos de Cupra es que el freno es mucho más rápido lo que supone un sistema de seguridad activo muy importante. La rapidez de respuesta se debe a que el servofreno ahora es eléctrico.

A veces no queremos ser viscerales todo el rato para eso y para tener nuestra propia elección en cada momento se han incluido cuatro modos de conducción. Comfort, Performance, Cupra (para las versiones VZ), Offroad (para las versiones de tracción total) e Individual.

Los sistemas de seguridad son muy buenos en el SUV de Cupra. Por ejemplo, lleva integrado un sistema pre-colisión. Lo que hace es preparara el vehículo para la colisión basán-

dose en la dinámica del vehículo y también en la información de los radares delantero y trasero.

El CEO de Cupra, Wayne Griffiths quiso exponer lo que ha creado con Cupra desde el año de su nacimiento, en 2018, y ha aclarado que están hoy en el punto idóneo y que el diseño es parte emocional y que los clientes buscan en gran medida este aspecto en sus modelos.

“El Cupra Terramar representa la siguiente etapa en nuestro camino de crecimiento. Un SUV deportivo que llevará la mentalidad joven y desafiante de Cupra a un público más amplio, expandiendo la marca para atraer a nuevos clientes que buscan un diseño excepcional y deportivo. El Terramar rinde homenaje al emblemático circuito de carreras donde nació Cupra, y redefine lo que los SUV pueden ofrecer en términos de emoción, rendimiento y diseño. Para algunas personas, el diseño se basa en la funcionalidad; para nosotros en Cupra, el diseño persigue las emociones.”

Los acabados America's Cup tendrá el color icónico Gris Enceladus Mate y unas llantas especiales negras de aleación en tamaño de 20" y de la misma manera el logotipo de America's Cup grabado a láser en los pilares B. Pero si no llegas a esas versiones, no te preocupes, tenemos héroe para rato. **car**

Está disponible en nueve colores exteriores, incluidas dos opciones mate: Bronce Century Mate y Gris Enceladus Mate.



Detrás, el logotipo Cupra está integrado e iluminado en la parte central, entre los pilotos posteriores, junto con la denominación Terramar también iluminada. El difusor trasero contrasta con los demás elementos de diseño y ayuda a aligerar las proporciones al tiempo que aporta un carácter desafiante.



Gasolina, Híbridos e Híbridos enchufables



LEÓN / LEON SPORTSTOURER

Acaba de ser actualizado. Tienes gasolina (150 o 300 CV), híbrido ligero (204 CV) o PHEV (272 CV). Desde 34.080 euros; 35.550 para el familiar.



FORMENTOR

Con 120.100 entregas en todo el mundo en 2023, es el best seller de la marca. Hay gasolina (150 o 310 CV); PHEV (204 o 245 CV) e incluso diésel (150 CV). Desde 31.570 euros.



TERRAMAR

De momento, el nuevo miembro de la tribu llega con gasolina (265 CV); híbrido ligero (150 CV) e híbrido enchufable (272 CV). Desde 41.190 euros.

El rey de las subastas

Esta es la historia loca y apasionada de dos jóvenes cuyo amor por los coches y una gran comunidad construida a través de internet, dieron los frutos para vender 1.350 millones de dólares en subastas. **Por:** J. SERRANO & TEAM CAR

ESTAMOS RECORRIENDO EL DISTRICTO MISSION en San Francisco como pasajero en una GMC Sierra Grande del 72, propiedad de Randy Nonnenberg. Con una elevación de suspensión de cuatro pulgadas, tapicería de tela a cuadros azul y el sol reflejándose en el cromo, esta camioneta no solo es una hermosa pieza de la cultura americana, sino también un raro ejemplo de un desliz en Bring a Trailer, la web de subastas de automóviles que Nonnenberg, de 46 años, fundó junto a un amigo de la universidad, en enero de 2007.

“Nosotros nunca pujamos contra los clientes; no creemos que eso sea correcto. Pero esta camioneta quedó 5.000\$ por debajo del precio de reserva. Entonces contacté con el vendedor y

Uno de los aspectos que han hecho funcionar BaT ha sido la interacción del Blog y como la gente ha respondido en favor de la empresa, aunque eso fue un trabajo arduo.

le dije que me encantaría comprársela al precio que quería”, recuerda Nonnenberg. Así, cerraron el trato por 46.000\$. En Bring a Trailer (o BaT, como se les conoce) se venden muchas cosas. En 2022, el sitio alcanzó 1.350 millones de dólares en ventas de 25.000 vehículos, superando los \$850 millones y 18.000 coches del año anterior. Ha transformado la forma en que se compran y venden automóviles, motocicletas y camiones, con subastas seleccionadas, una comunidad apasionada de más de un millón de usuarios registrados que son alentados a comentar en las subastas e incluso “alumnos” (coches previamente vendidos en BaT) invitados a eventos especiales.

BaT se queda con un cinco por ciento de cada venta, con un mínimo de 250\$ y un máximo de 5.000\$, un margen nada despreciable para un proyecto que comenzó como una salida creativa entre dos amigos universitarios, más que un plan de negocios.



UN SUEÑO DE LA INFANCIA

Creciendo en el área de la Bahía en el norte de California, Nonnenberg tenía pósters de supercoches en su pared, pero puso su dinero en todoterrenos pequeños como los International Scouts y Ford Bronco. “Eran baratos, les podías quitar el techo en verano, eso es lo que mis amigos y yo conducíamos”, explica mientras su camioneta atrae miradas en la Calle 17.

A los 14 años, Randy consiguió su primer vehículo para restaurar, trabajó en él con su padre y terminó graduándose en la Universidad de Stanford como ingeniero mecánico. Trabajó para BMW en EE UU durante una década, pero en las noches se dedicaba a sus propios proyectos automotrices y a buscar anuncios clasificados. Encontraba de todo: campers, pick-up, deportivos, muscle cars, de todo un poco... “era algo esquizofrénico”.

“Buscar coches en línea y piezas era como una terapia para mí, casi una tendencia neurótica”, explica Randy. Su cofundador, Gentry Underwood, le dijo: “Es una pena que hagas todo ese trabajo, luego apagues tu portátil y lo vuelvas a hacer al día siguiente”. Querían encontrar un mecanismo para compartir eso con otras personas. “No había iPhone, ni Instagram, pero podías bloguear y crear un sitio web, así que nos reuníamos todos los miércoles para trabajar en este proyecto. ¡No había un plan maestro!” Bring a Trailer salió a la luz en enero de 2007, con un nom-

➔ Nonnenberg explica que buscar coches y piezas en internet era algo casi enfermizo, pero de ahí salió la idea para su gran negocio.



➔ Siempre en San Francisco, hace unos años se mudaron a su hogar actual, una antigua tienda de chimeneas en la Calle Missouri, donde trabajan 160 personas.



LOS PRIMEROS



Primer blog

Austin-Healey 100-6

El primer blog de BaT, en enero de 2007, trata sobre un roadster 100-6 sin restaurar, con neumáticos podridos, listado en Craigslist, en San Francisco.



Primera subasta

Ford Mustang Boss

En 2014, el cofundador Randy lista su propio Mustang junto con otros nueve coches de empleados para dar inicio a las subastas de BaT. Se vende por 45.500\$.



Primera venta de \$1 millón

Mercedes-Benz 300SL Gullwing

BaT se expande a las listas "Premium" en 2019, utilizando una subasta de un 300 SL Gullwing de 1956, para infundir confianza. Se vende por 1,2 millones de dólares.



Primera colección de coches

Los Saab de Paul Perry

El especialista americano se retira y pone su colección, compuesta por cinco modelos vintage, a la venta en 2016. La primera de muchas subastas de múltiples vehículos.

Nonnenberg es de esas personas que no cambiaría su pick-up por nada del mundo, dice estar muy cómodo desde una vista alta y que San Francisco es lo que tiene.



Su GMC Sierra Grande del 72 tiene un logo más viejo que la propia pick-up... su coche sus reglas.



Además de vender coches en su página web se pueden adquirir piezas de todo tipo.



Aquíándonos una "calada" del motor Hemi mientras aún siga siendo legal...

bre que es tanto una llamada a la acción como una advertencia juguetona de que caerás en la tentación automotriz. Sus orígenes son un tanto diferentes, según explica Nonnenberg: "Crecí leyendo el San Jose Mercury News, que tenía anuncios clasificados de coleccionistas donde pagabas por palabra. Si el coche estaba roto o era algo loco como un coches de carreras, el anuncio decía 'bring a trailer' (trae un remolque)".

"Eso evolucionó hacia eBay, y secciones de venta en foros, así que buscaba cosas en línea 'bring a trailer' para encontrar a gente loca vendiendo cosas interesantes". La URL costó "cuatro o cinco dólares" y en el primer blog destacaban un Austin-Healey con necesidad urgente de un remolque... Nonnenberg lo describe como si estuviera "hablando en un micrófono que estaba apagado".

Los coches no se listaban inicialmente para la venta en Bring a Trailer, sino que aparecían como los mejores hallazgos de internet, típicamente en el extremo de proyectos asequibles. Todo encajó realmente cuando el sitio comenzó a enviar un correo electrónico diario. "Mi cofundador sacaba buenas notas en tecnología y psicología, así que empezamos a mandar una newsletter cada día, a las 5 am, con una recompensa aleatoria... como un NSX que estaba 10.000\$ por debajo del precio. Luego la gente nos enviaba correos dándonos las gracias y diciéndonos que habían comprado algún coche. Entonces pensé que habíamos dado en el clavo".

Los primeros clasificados se activaron en 2008, algo que el jefe describe como un "sistema desorganizado basado en Google Docs", donde los dealers enviaban un cheque si el coche se vendía. Naturalmente, algunos no pagaban, pero para 2010 Bring a Trailer había demostrado ser lo suficientemente exitoso como para que los dos fundadores se dedicaran a la empresa a tiempo completo. Los primeros coches fueron subastados en julio de 2014.

"Estábamos construyendo una comunidad altamente comprometida que quería hablar sobre coches, y luego las subastas se construyeron sobre eso; no habría funcionado de otra manera. Comenzamos con tres subastas a la semana y se celebraban los miércoles por la noche", dice Randy.

LOS COMIENZOS NO SON FÁCILES

Los empleados de BaT sembraron las primeras subastas con 10 de sus propios coches, entre ellos un BMW E30 M3, un Ford Boss 302 Mustang y el Alfa Giulia Sprint GT que todavía se muestra dando vueltas en Nürburgring. "Si iba a fallar, queríamos que fuese con nuestros coches, no con los de alguien más. Cometimos errores: comenzamos con un precio alto y sin reserva, lo cual estaba mal, porque señalas lo que crees que vale el coche. Volvimos y comenzamos desde 0\$ para todo, lo que animó a la gente a participar". Randy reconoce que algunos precios "se vuelven absolutamente locos", pero está ansioso por desmentir cualquier noción de un 'BaT bump', es decir, que el precio de venta esté por encima del valor de mercado. "Las pujas llegan al menos al precio ade-

cuado, así lo resumo. Además, todos los resultados de las 125.000 subastas están ahí y puedes usarlos para investigar, eso solía irritarme mucho cuando se borraban los resultados de internet”.

Los vendedores no pueden anunciar automáticamente cualquier coche en Bring a Trailer. Más bien, los vendedores potenciales solicitan y son aceptados en función de pautas, más basadas en la intuición que en reglas estrictas. “La comunidad se vuelve muy protectora y te dicen si es o no un coche para BaT, pero desde nuestro punto de vista solo necesita ser interesante: una historia, una experiencia, una estética o una oportunidad que te haga detenerte cuando estás navegando por la web”, explica Randy.

A diferencia de la mayoría de los sitios de subastas, los comentarios de los miembros de la comunidad también son clave. Cuando un postor conocedor hace una pregunta pertinente, todos ven la respuesta del vendedor, o la falta de ella. Otros simplemente intervienen para ayudar, como lo harían en un foro; un ejemplo es ‘smorgan’ aconsejando a ‘Renaultever’ sobre cómo registrar un Renault R5 Turbo de 1981 en California (Lote #126977).

A pesar de la lógica de priorizar modelos que valen más de 100.000\$ para maximizar continuamente las comisiones de 5.000\$, Randy dice que los coches asequibles siguen siendo clave para la diversa ética de BaT. Hasta ahora, también ha resistido la tentación de levantar ese límite, aunque algunos compradores y vendedores se quejen. El resultado es una web de compra de coches que presenta clásicos y coleccionables como si fuera contenido editorial: un Ferrari 575M manual de 2002, un Jeep Wagoneer de 1979 y un BMW M2 CS de 2020 están listados consecutivamente y me distraen mientras termino este artículo. Más que nada, Bring a Trailer le da un brillo de bienestar a los coches antiguos; estás comprando un estilo de vida.

UN CRECIMIENTO EXPONENCIAL

Inicialmente en unas pequeñas instalaciones en la Calle 17, BaT se mudó hace unos años a su hogar actual, una antigua tienda de chimeneas en la Calle Missouri. Al entrar, te encuentras en un espacio que tiene la sensación de un loft con paredes de ladrillo visto, vigas de madera expuestas y conductos de ventilación. En un lado de la sala hay mesas y sillas altas de madera para las 160 personas que ahora trabajan aquí, un impresionante aumento desde las 16 que había hace solo unos años. Un Mehari naranja

Randy encontró un NSX que estaba 10.000 dólares por debajo del precio, a raíz de ahí automatizaron un correo de venta para aligerar las transacciones.

“El Chrysler 300B difícilmente podría ser más americano.” Una pieza así no puede faltar demostrando el poderío de EE UU en sus establecimientos



tiene su propio espacio más allá de las mesas. El propio Nonnenberg es muy modesto. La GMC que conducimos no es solo un accesorio para la entrevista. De hecho, lo primero que dice Randy cuando nos encontramos es que los frenos de tambor traseros le estaban dando guerra... Su segundo coche es un BMW 3.0 CS Alpina de 1973 fruto de la primera subasta de BaT. Le ponemos en la tesitura de elegir entre uno y otro: “Siempre me han gustado los pick-ups, e incluso cuando estuve en BMW nunca quise tener un M5. Puedo apreciar lo que hay en él, pero no lo necesito, y no siento que sea un coche para mí. No estoy haciendo drift en San Francisco; prefiero estar en un coche alto donde puedo ver lo que está sucediendo”, nos dice Randy.

El futuro de Bring a Trailer parece ser sólido, aunque Nonnenberg es cauteloso en cuanto a la expansión internacional. Solo podemos especular sobre sus planes en el futuro, pero sugeriría tener un remolque listo, por si acaso.

CAR



“Se trata de hacer subastas de una manera que la gente aprecie... Mientras sea divertido, quiero hacerlo hasta el fin de los tiempos”

RANDY NONNENBERG



¿EN QUÉ GENERACIÓN DEL GOLF HAS NACIDO?

El compacto ideado por el genial Giorgetto Giugiaro ganó todavía más adeptos con la versión GTI. Gran Turismo Injection... unas siglas mágicas que conocen el 93,2% de los europeos. A día de hoy la fórmula sigue siendo imbatible: práctico y deportivo.

POR: TEAM CAR



E

EL VOLKSWAGEN Golf lleva medio siglo entre nosotros y ha marcado la vida de cientos de millones de personas. En una industria en la que el estilo a menudo importa más que la sustancia, el Golf original fue un modelo cuya utilidad lo hizo omnipresente. Y a lo largo de ocho generaciones ha seguido siendo el utilitario compacto definitivo, el coche con el que se juzga invariablemente a todos los competidores del segmento, antiguos y nuevos.

El Golf actual es, por supuesto, más grande, más pesado, más potente y más complejo que el original. Pero su ADN es inconfundible. Como siempre lo ha sido. “¿Cómo es?”, preguntó un periodista a Bernd Pischetsrieder cuando en 2003 reveló que había estado conduciendo versiones de preproducción del futuro Golf Mk5. La pregunta desconcertó momentáneamente al presidente del Grupo Volkswagen. “Es como un Golf”, respondió. No había nada más que decir.

Desde 1974 se han fabricado más de 37 millones de Golf. Sí, Toyota ha fabricado más de 50 millones de Corollas, lo que le convierte en el modelo de mayor éxito de la historia. Pero a diferencia del japonés, que se lanzó como un coche pequeño de tracción trasera en 1966 antes de cambiar a tracción delantera en 1983, el Golf de hoy se construye sobre la misma plantilla que el original. Aunque los SUV compactos son ahora el formato de vehículo más popular del mundo, el Golf sigue ocupando un lugar destacado en un segmento, que en 2022 representó casi 1,4 millones de ventas en todo el mundo.

UN SUSTITUTO PARA EL BEETLE

Muchos son los que consideran al Golf como la continuación inevitable del Escarabajo, el coche para el que se creó toda la empresa Volkswagen, y cuya propia utilidad y ubicuidad le permitieron desafiar las convenciones de la industria durante décadas. Pero no es tan sencillo. Antes del Golf, Volkswagen era una empresa atrapada en su propia historia. “¿Qué pasa si los americanos dejan de divertirse con el Escarabajo?”, afirmó en su día el ministro de Economía de Alemania Occidental, Franz Josef Strauss, en 1967. Las ventas en Alemania se habían desplomado de 600.000 vehículos en 1965, a 370.000, y el 40% de todos los Escarabajos se vendían en Estados Unidos, donde su combinación de bajo precio, sólida durabilidad y peculiar personalidad lo convertían en un éxito entre los hombres de clase media que podían permitirse un segundo coche para sus esposas o sus hijos en edad universitaria. VW se mantenía viva gracias al éxito del Escarabajo como producto de nicho en un mercado único.

Bajo la dirección de Heinrich Nordhoff, el duro microgestor con un don para la autopromoción que había dirigido la empresa desde 1948, prácticamente todos los prototipos desarrollados por Volkswagen como posibles sustitutos del Escarabajo habían sido poco más que escarabajos remodelados. Hasta en sus motores bóxer de cuatro cilindros, refrigerados por aire y montados en la parte trasera; versiones de los años 50 y 60 de un concepto

Bajo la dirección de Heinrich Nordhoff, el duro microgestor que dirigió la empresa desde 1948 hasta 1968, fue muy difícil desarrollar un sustituto para el Escarabajo.



Lanzado en mayo de 1974, el Golf fue un éxito inmediato. Volkswagen había tardado nueve años en producir y vender un millón de Escarabajos. Las ventas del Golf superaron el millón en apenas dos años.



Un joven Giorgetto Giugiaro posa orgulloso junto a uno de sus modelos más emblemáticos.



Giugiaró dejó atrás las curvas del Beetle e introdujo formas angulares y modernas. Nació el denominado “diseño cuadrado”

de vehículo diseñado en la década de 1930. No se empezó a trabajar seriamente en alternativas con motores refrigerados por agua –con motor delantero y tracción trasera, con motor delantero y tracción delantera, e incluso con un motor montado bajo el asiento trasero que propulsaba las ruedas traseras– hasta después de la muerte de Nordhoff, en 1968.

En otoño de 1969, mientras los ingenieros de Wolfsburg se esforzaban por reimaginar un coche para la era espacial, el sucesor de Nordhoff, Kurt Lotz, y el importador italiano de VW, Gerhard Gumpert, visitaron el Salón del Automóvil de Turín. Comparando notas, descubrieron que cuatro de sus seis coches favoritos habían sido diseñados por un joven de 31 años que había creado su propia empresa de diseño independiente apenas 18 meses antes. Se llamaba Giorgetto Giugiaro. Lotz invitó al joven italiano a

“Queríamos un coche que atrajera a los jóvenes y que despertara el interés de la gente por el automovilismo”

Wolfsburg. El propio Giugiaro rememora cómo fue el inicio de su colaboración con Volkswagen. “Días después del Salón de Turín sonó el teléfono de mi entonces joven empresa Italdesign. El importador general italiano me dijo: ‘¿Quieren que vayas a Wolfsburg!’; y allí fui, en enero de 1970”.

Cuando Giugiaro llegó al Centro de Investigación de Volkswagen en una gélida mañana, fue conducido a una gigantesca sala. Allí, tirado en el suelo, había un Fiat 128 cuidadosamente desmontado y seccionado, la berlina compacta de tracción delantera lanzada apenas 10 meses antes. “El 128 era el coche de referencia”, confirmó Giugiaro en una entrevista concedida en 2002 al periodista de la Repubblica Vincenzo Borgomeo. El Fiat definió el paquete básico y el diseño de lo que se convertiría en el Golf Mk1. Rompiendo con las líneas curvas del Beetle, Giugiaro introdujo un diseño angular y moderno, conocido como “diseño cuadrado”. Este nuevo enfoque no solo otorgó al Golf una apariencia que rompía con claridad con la de su predecesor, sino que también optimizó el espacio interior, ofreciendo mayor comodidad y funcionalidad. Su propuesta ganó el concurso. “El proyecto debía ser presentado internamente el 12 de agosto de 1970”, recuerda. “Me dijeron que me llamarían si la presentación iba bien, y con la puntualidad de un reloj suizo, esa tarde sonó el teléfono: ‘Hemos elegido su modelo, venga a Wolfsburg!’, me dijeron”.

El diseño original del Golf de Giugiaro tenía un capó más corto y un parabrisas más inclinado. Estos elementos se cambiaron para el coche de producción debido a la preocupación por cumplir la normativa estadounidense sobre colisiones y reflejos interiores. También tenía faros rectangulares, pero se cambiaron por redondos para reducir costes. Giugiaro no estaba contento. “Me opuse, protesté”, declaró. “Incluso dije que el Golf... se parecía demasiado al Alfa Romeo Giulia GT. ¿Sabes lo que me contestaron? ‘Si se parece a un Alfa, mejor así’”

UN ÉXITO INMEDIATO

Lanzado en mayo de 1974, el Golf fue un éxito inmediato. Volkswagen había tardado nueve años en producir y vender un millón de Escarabajos. Las ventas del Golf superaron el millón en dos años. Impulsada por el Golf, Volkswagen obtuvo un asombroso beneficio de 1.000 millones de marcos en 1976, más de lo que nadie en Wolfsburg hubiera podido imaginar unos años antes. Toni Schmücker, antiguo ejecutivo de Ford que en 1974 se convirtió en la tercera persona que dirigía la problemática VW en los seis años transcurridos desde la muerte de Nordhoff, describió el giro como “casi increíble”.

El proyecto, en sus orígenes, se llamó Sport Golf. Fue el responsable de marketing de VW, Horst-Dieter Schwittlinsky, quien sustituyó el título de trabajo por Golf Gran Turismo Injection.

La ayuda de Ferdinand Piëch fue fundamental para que el GTI viese la luz. Concedió 5.000 motores del Audi 80 GTE (110 CV), para las primeras unidades.



Compacto y espacioso, frugal y divertido de conducir, el Golf Mk1 surfó sin esfuerzo el espíritu de la época a finales de la década de 1970. Este utilitario sin pretensiones ofrecía un tranquilo oasis de sentido común en un mundo desgarrado por las crisis del petróleo, la guerra y el terrorismo. También proporcionó la materia prima para una idea que revelaría un Volkswagen desconocido hasta entonces, un automóvil pensado por y para el conductor.

NACIMIENTO DEL GTI

En otoño de 1974, el jefe de prensa de Volkswagen, Anton Konrad, y el ingeniero de pruebas de VW Alfons Löwenberg, tuvieron una idea que llamaron el Sport Golf. “El Golf normal tenía hasta 85 CV, y mi idea era crear un coche con más potencia”, recordaba Konrad, fallecido este año, en una entrevista en 2016. “Queríamos un coche que atrajera a los jóvenes y que despertara el interés de la gente por el automovilismo. Queríamos dotar al coche de todos los genes necesarios para los deportes de motor, pero el coche tenía que poder usarse en la ciudad, en la autopista y para el ocio”.

El punto de partida fue un prototipo sobre la base del Scirocco, con una suspensión muy dura y el motor 1.5 de doble carburador con la potencia elevada de 85 a 100 CV. El grupo de trabajo no tardó en comprender que ese no es el camino a seguir: el Sport Golf tenía que ser deportivo, pero sin perder el carácter funcional del Golf. Se diseña una nueva versión, pero la respuesta del director de desarrollo, Ernst Fiala, fue demoledora: “demasiado caro”.



Golf GTI Mk1 (1976-1983)



Dim: 3.815 x 1.628 x 1.394 mm.
Motor: 1.588 cc. 8v; 4 cil. en línea.
Potencia/par: 110 CV/140 Nm.
0-100 km/h: 9,1 s.
Cons.: 8,7 l/100 km. Peso: 840 kg.
Producción: 462.000 unidades.

Golf GTI Mk2 (1983-1991)



Dim: 3.988 x 1.676 x 1.397 mm.
Motor: 1.781 cc. 16v; 4 cil. en línea.
Potencia/par: 115 CV/155 Nm.
0-100 km/h: 8,3 s.
Cons.: 7,6 l/100 km. Peso: 919 kg.
Producción: 628.000 unidades.

Golf GTI Mk3 (1991-1998)



Dim: 4.020 x 1.710 x 1.405 mm.
Motor: 1.984 cc. 8v; 4 cil. en línea.
Potencia/par: 115 CV/165 Nm.
0-100 km/h: 9,8 s.
Cons.: 7,4 l/100 km. Peso: 1.035 kg.
Producción: 327.000 unidades.

Golf GTI Mk4 (1998-2003)



Dim: 4.149 x 1.735 x 1.439 mm.
Motor: 1.781 cc. 20v; 4 cil. en línea.
Potencia/par: 125 CV/175 Nm.
0-100 km/h: 9,7 s.
Cons.: 8,3 l/100 km. Peso: 1.140 kg.
Producción: 164.859 unidades.



El equipo Sport Golf no cae en el desánimo, sigue trabajando y encuentra el motor ideal cuando Anton Konrad recibe una invitación del antiguo responsable del área de I+D de Audi, Ferdinand Piëch, para presentarle el nuevo Audi 80 GTE. Al probar su potente motor de 110 CV supo que había encontrado el propulsor que estaba buscando para su proyecto. Konrad le cuenta a Piëch su idea y éste decide concederle a Volkswagen 5.000 motores GTE para el nuevo Golf deportivo. “Fue el momento decisivo” comenta Anton Konrad, “supimos que el automóvil estaba completo y preparado para presentarlo oficialmente a la dirección”.

Poco después se presenta al Consejo de Dirección lo que era un secreto a voces: la existencia del Sport Golf. Se somete a votación y Toni Schmücker, presidente del Consejo, da luz verde al proyecto encomendando de manera oficial al departamento de desarrollo la tarea de construir una versión deportiva del Golf.

Herbert Schuster, nuevo jefe de pruebas, escoge unos neumáticos 175/70 HR 13, instala unas barras estabilizadoras en ambos ejes y pone a punto el conjunto muelle/amortiguador para lograr un gran equilibrio entre confort y deportividad. Herbert Schäfer, diseñador jefe, y Gunhild Liljequist se encargan de trazar los pequeños detalles que harán destacar al futuro GTI: los ribetes rojos de la parrilla, las míticas siglas, un spoiler delantero más grande, unas taloneras de plástico, el reborde de la luneta trasera en negro mate, el recubrimiento interior del techo en negro y los asientos deportivos con tapicería en tela tartán. Tampoco tenemos que olvidar que fue el responsable de marketing de VW, Horst-Dieter Schwittlinsky, quien sustituyó el título de trabajo Sport Golf por un nuevo nombre: Golf Gran Turismo Injection. El Golf GTI. Y fue Herbert Schäfer, diseñador jefe de VW y gran aficionado al golf, quien colocó una pelota de golf en la palanca de cambios del GTI como toque final.

El Golf GTI se presentó al consejo de administración de VW a principios de 1975 y el 28 de mayo se autorizó oficialmente su producción. Incluso entonces, los todavía conservadores directivos de Volkswagen no estaban del todo convencidos. “El departamento de marketing nos dijo que solo se fabricarían 5.000 unidades, así que fijaron un precio muy alto –13.850 marcos de la época–”, explica Konrad. “En el primer año vendimos 30.000 unidades, y al final del Mk1 habíamos vendido 461.690 coches. También fue un éxito económico. Estábamos tan contentos que nos olvidamos de preguntar a los jefes si podíamos llevarnos un marco alemán por cada vehículo vendido”.

A mediados de este mismo año, casi 50 años después y ocho generaciones más tarde, conocimos una nueva entrega de esta gloriosa saga, cuya potencia aumenta hasta los 265 CV. Este modelo marca un nuevo hito, al bajar de la barrera de los 6 segundos en el 0 a 100 km/h (5,9 s). Pero si quieres saber más, tendrás que seguir leyendo un poco más...

El GTI Mk2 se lanzó en 1983. En 1989 estrenó paragolpes más grandes y anchos junto con luces antiniebla delanteras. Y en 1990 llegó la variante de cinco puertas para el GTI de 16 válvulas. El GTI Mk5 de 2004 (blanco) fue el primer en incorporar el cambio automático DSG.



El Mk3 (rojo) introdujo el control rotatorio en los faros delanteros. Presentaba sistemas de seguridad como el ABS y airbag. El Mk4 se movió hacia un ámbito más exclusivo y elegante. Esta versión incluso contaba con asientos calefactados.



Fue Herbert Schäfer, diseñador jefe de VW y gran aficionado al golf, quien colocó una pelota de golf en la palanca de cambios del GTI como toque final.



El nuevo enfoque de Giugiaro, quien recientemente cumplió 85 años, no solo otorgó al Golf una apariencia que rompía con claridad con la de su predecesor, sino que también optimizó el espacio interior, ofreciendo mayor comodidad y funcionalidad.



Golf GTI Mk5 (2004-2008)



Dim: 4.204 x 2.010 x 1.485 mm.
Motor: 1.984 cc. 16v; 4 cil. en línea.
Potencia/par: 200 CV/280 Nm.
0-100 km/h: 7 s.
Cons.: 8,1 l/100 km. Peso: 1.328 kg.
Producción: 181.800 unidades.

Golf GTI Mk6 (2009-2012)



Dim: 4.199 x 1.779 x 1.479 mm.
Motor: 1.984 cc. 16v; 4 cil. en línea.
Potencia/par: 210 CV/280 Nm.
0-100 km/h: 6,7 s.
Cons.: 7,4 l/100 km. Peso: 1.318 kg.
Producción: 199.093 unidades.

Golf GTI Mk7 (2013-2020)



Dim: 4.268 x 1.790 x 1.442 mm.
Motor: 1.984 cc. 16v; 4 cil. en línea.
Potencia/par: 220 CV/350 Nm.
0-100 km/h: 6,5 s.
Cons.: 6 l/100 km. Peso: 1.351 kg.
Producción: no disponible.

Golf GTI Mk8 (2020-2024)



Dim: 4.287 x 1.789 x 1.470 mm.
Motor: 1.984 cc. 16v; 4 cil. en línea.
Potencia/par: 245 CV/370 Nm.
0-100 km/h: 6,4 s.
Cons.: 7,1 l/100 km. Peso: 1.423 kg.
Producción: no disponible.





Wolfsburgo, cuna de VW y del Golf, es la mayor fábrica de automóviles del mundo. Acompañamos a Andreas Mindt, jefe de diseño, en un recorrido exclusivo por la ciudad construida sobre el coche que cambió el mundo. **Por: TEAM CAR**



H

HAY UN RÍTMICO ESTRUENDO QUE SACUDE, suave pero persistentemente, el suelo a mi alrededor. Comienza poco después de entrar en la mayor nave industrial en la que he estado nunca, y se hace más fuerte a medida que avanzo. Es grave y regular, como un latido amplificado pero distante. Da la impresión de que estoy explorando un lugar orgánico, no industrial.

Me han dado acceso exclusivo a las vastas instalaciones de VW en Wolfsburg para celebrar el 50 aniversario del Golf. Esta no es solo la sede de Volkswagen, sino su piedra angular y un núcleo casi indestructible para una marca que ha tenido que superar considerables turbulencias en los últimos años. La estrategia de electrificación acelerada han supuesto un tibio comienzo para su gama de coches ID, que se ha visto acosada en China por fabricantes de coches nacionales que le han arrebatado el primer puesto de ventas. Los cambios en la dirección también han generado algo de incertidumbre. Sin embargo, las instalaciones de Wolfsburg se mantienen, perduran e incluso prosperan.

Este es y siempre ha sido el hogar del Golf, cuya producción comenzó en 1974 y nunca ha cesado, y ya hay planes para continuar hasta bien entrada la década de 2030.

El CEO, Thomas Schäfer ya nos confirmó que la novena generación del Golf se lanzará en 2028, con motores de gasolina y eléctricos, pero sin emblemas y sin formar parte de la familia ID. Para entonces, se basará en la plataforma SSP (Scalable Systems Platform) del Grupo VW, una arquitectura que podrá albergar desde un coche urbano eléctrico hasta un gran turismo de altas prestaciones. El GTI y el R también se electrificarán, y el primer producto R eléctrico será la versión R del Golf de novena generación, que también se fabricará en Wolfsburg.

Para ayudarte a entenderlo todo, tenemos el mejor guía turístico que puedas pedir: Andreas Mindt. Diría que pocos son más apasionados del pasado, el presente y el futuro del Golf que Mindt, que casualmente es el jefe de diseño de VW (su puesto an-



Andreas Mindt (55) fue nombrado director de diseño de Volkswagen el 1 de febrero de 2023. Después de dibujar el nuevo Bentley Continental GT, ahora tiene entre manos el noveno Golf.

terior fue Bentley, donde esculpió el nuevo Continental GT) y el hombre responsable de la futura dirección del Golf. Y sin embargo, si pasas tiempo con Mindt, esa presión no parece manifestarse. Es cercano, afable y está muy bien informado.

Mindt lleva Wolfsburg y Volkswagen en la sangre. "Crecí en esta ciudad, y mi padre también vivió en Wolfsburg", dice. Mi padre pasó de Opel a Volkswagen en 1974. Yo tenía cinco años y me llevó al cine a ver "Herbie", era la primera vez que veía una película en color. Después solo quería dibujar escarabajos todo el tiempo, así que volver a VW... es fantástico para mí".

¿Vuelve a VW? Sí, antes de pasar por Audi y Bentley, Mindt se curtió trabajando en el Golf Mk5 con diseñadores de la talla de Marc Lichte (antiguo director de diseño de Audi) y Peter Schreyer (extraordinario diseñador que más tarde encabezó la transformación estética de Kia). La forma de los faros traseros del coche de producción fue obra suya. Desde entonces, ha participado en elementos del Mk6 y el Mk7. Pero Mindt es consciente de la tarea que tiene ante sí como jefe de diseño. La última versión del Golf, el Mk8, llegó en 2020 y acaba de recibir una actualización.

"Asumir esta responsabilidad [la dirección de diseño del Golf] es algo grande. Lo disfruto, pero lo siento. Ahora tenemos que mejorar el diseño y devolver al Golf su antiguo esplendor", afirma. Dado que VW se ha centrado en la electrificación con su gama ID, Mindt reconoce que el Golf se ha descuidado un poco. "Tenemos que volver a él. Es como el Porsche 911: es el corazón de la marca. Tenemos que tratarlo mejor, darle el escenario adecuado. Estamos entrando en una nueva era y tenemos que transformarlo, pero conservando sus características fundamentales de accesibilidad, simpatía y fuerza".

UN PASEO POR LA HISTORIA

Mientras recorro los pasillos de la fábrica, me doy cuenta de que no se trata de una plantilla cualquiera ensamblando un producto cualquiera. Además de las pancartas y carteles de "50 años", hay mini museos temporales que muestran las ocho generaciones a los empleados, permitiéndoles conocer la historia del automóvil durante sus descansos. Aquí se respira pasión, aunque el Golf sea un coche familiar que se vende por millones y no un supercoche que se pueda colgar en la pared de la habitación. Pero eso no le importa a nuestro anfitrión: "Para mí, el Golf es



Además de las pancartas y carteles de "50 años", hay mini museos temporales que muestran las ocho generaciones a los empleados.



Hay más robots que en 1938, pero también 70.000 trabajadores humanos. Cada día se fabrican aquí alrededor de 4.000 VW Golf.



Los robots de la cadena de producción son tan grandes que derrotarían a Thor en un pulso

un supercoche, pero de forma convencional". Y señala que, aunque el Golf se produce en grandes cantidades, ningún coche empuja su recorrido por la fábrica sin un pedido detrás.

Por fin encuentro la fuente de ese trueno rítmico y estremecedor. Es una máquina de prensado de metal, solo que ésta tiene el tamaño de un bloque de apartamentos de tres plantas y se dedica a troquelar aletas delanteras para el Golf. Es casi hipnotizante ver cómo prensa una pieza tras otra, acompañada de ese bajo ritmo de tambor. Cada día de trabajo en el taller de prensado se necesitan unas 2.600 toneladas de acero, y los pares de moldes necesarios para prensar determinadas piezas (el inferior se llama "matriz" y el superior "punzón") pesan 50 toneladas en total. Y, sin embargo, cambiarlas solo lleva 10 minutos. Estar junto a esta máquina gigantesca mientras trabaja es una pequeña muestra de lo que ocurre aquí día tras día, semana tras semana, año tras año.

Wolfsburgo ostenta con orgullo el título de la mayor fábrica de automóviles del mundo y las estadísticas lo avalan. Ocupa 2,6 km² de terreno y se las arregla para parecer una ciudad por sí sola (a pesar de estar unida a una), cuenta con 47 km de carreteras y otros 37 de vías férreas, y tiene su propia red interna de autobuses solo para que los empleados se desplacen, hasta el punto de que hay fantásticas señales en las paradas de autobús que indican qué edificios de la fábrica producen qué coche. Por ejemplo, puedes subirte en la parada del Golf y bajarte en la del Tiguan.

Los rollos de acero del taller de prensado, apilados de dos en dos, son más altos que yo y necesitan enormes grúas. Ejércitos de calesas, carros que arrastran remolques llenos de componentes, trabajadores que se desplazan en ciclos y cápsulas autónomas bailan unos alrededor de otros como un ballet industrial coreografiado con precisión. Los robots de la cadena de producción son tan grandes que derrotarían a Thor en un pulso.

Cada pocos minutos se produce una unión entre la cadena cinemática y la carrocería. Muchos acaban en el Autostadt, el enorme complejo anexo a la fábrica que alberga museos, pabellones para que todas las marcas del Grupo VW muestren sus últimos modelos y las dos torres cilíndricas que actúan como enormes máquinas expendedoras llenas de coches de clientes a la espera de ser entregados. En Wolfsburg trabajan unas 70.000 personas.

A nosotros nos llevan en un Touran a medida al que le han cortado cuidadosamente el techo, pero las visitas regulares se hacen con ID.3 Incluso regalan un paquete o dos de sus típicas salchichas; el producto codificado 199 398 500 A es el componente más popular de VW, con 8,3 millones producidos en 2023.

NO OCULTA SU HISTORIA

VW y Wolfsburg se crearon durante el Tercer Reich, en vísperas de la guerra, y aún hoy muestran las cicatrices del conflicto. Fíjese bien y verá algunas estructuras de soporte de acero (afortunadamente reforzadas de otras formas) salpicadas de agujeros de metralla de los bombardeos aliados de hace tantos años. Incluso hay una prensa de acero que entró en servicio en 1939 y que sigue funcionando con orgullo entre maquinaria más moderna.

Mindt y yo pasamos un rato en la ZeitHaus, una moderna estructura en la Autostadt que actúa como museo no solo de la marca, sino también de primicias notables en la industria del automóvil. Va desgranando dato a dato los objetos expuestos, ya sean Volkswagen o de otro tipo, pero no se trata de una visita ensayada. Simplemente sabe lo que hace, y todo resulta fascinante.

Aquí se muestra la inmensa flexibilidad y facilidad de uso del Golf. Hay un Mk2 Country magníficamente retro, por ejemplo, que Mindt afirma que fue el primer SUV y no muy lejos está el GTI W12 que aprovechó el motor insignia del Grupo VW.

Mientras disfrutamos de un café, miramos por la ventana y vemos a un padre subiendo a sus hijos en un Mk7 GTI Clubsport S muy modificado. Es el momento perfecto para subrayar la flexibilidad del Golf. "Está claro que tiene buen gusto", sonríe Mindt. "Esa es la belleza del Golf. Es práctico y accesible y, sin embargo, puede ser muy, muy especial cada día".

El entusiasmo de Mindt llega a su punto álgido cuando conocemos a Torben Rühmann, miembro de su equipo de diseño y propietario de un immaculado Golf Cabrio Mk1. Originalmente era una edición Quartett con interior blanco, pero ha sido restaurado por Karmann y Cabriozentrum en Osnabrück con un nuevo y suntuoso tono caramelo y techo a juego. La pintura y las llantas son de fábrica y el propietario está encantado.

Al parecer, Mindt también lo está. Puedo ver en sus ojos que, cuando acabemos aquí, se pondrá a buscar uno en los anuncios clasificados (tiene un Beetle y un Bentley Arnage, y un Golf GTI Clubsport Mk8 muy usado como coche de empresa). Le encantan estos coches y los conoce a la perfección. Cuando surge un pequeño problema al arrancar el Cabrio, Mindt es rápido con sus conocimientos y consejos, señalando que los modelos de ese año a veces tenían problemas: "podían formarse burbujas de aire en la mezcla de combustible cuando el coche se había conducido, apagado y vuelto a arrancar". No todos los diseñadores saben eso sobre un coche del catálogo de su empresa.

En la carretera, el Golf es un manojó de alegría. El motor de cuatro cilindros del Cabrio retumba suavemente mientras pasa-

Ejércitos de carros que arrastran remolques llenos de componentes bailan por todas partes. Parece un ballet industrial coreografiado con precisión.



La prensa más antigua, en el centro de las imágenes, todavía funciona. El ritmo de trabajo es incesante en todo momento, salvo en los cambios de turno.



Los rollos de acero del taller de prensado, apilados de dos en dos, son más altos que yo y necesitan enormes grúas para moverse.



mos a toda velocidad junto a los edificios de Autostadt, viendo el lugar desde una perspectiva diferente.

Ir de copiloto junto a Mindt nos recuerda el lugar que ocupa el Golf en el mundo. A pesar de que este Mk1 tiene más de 40 años, algunos elementos de su interior parecen pertenecer a Golf de tres generaciones posteriores, lo que respalda el mantra de Mindt sobre el diseño del Golf: atemporalidad. “Hay que recordar que el Golf es la continuación de otro coche atemporal”, señala Mindt. “Yo diría que la primera generación del Golf fue muy valiente, al pasar del motor trasero del Beetle al delantero. En aquel momento fue una decisión descabellada, pero había que tomarla. El Escarabajo era una vaca de oro; nadie quería sacrificarlo porque seguía siendo un éxito. Pero no cambiar algo durante tanto tiempo, aunque tenga éxito, puede ser un problema”.

Al volante, a Mindt se le agolpan los recuerdos de su juventud; me habla de su época de estudiante de diseño de automóviles en la Universidad de Coventry, en un programa de intercambio, y me dice: “Recuerdo cuando estos coches eran nuevos y ahora son de época, ¿eso significa que yo también soy un clásico? Se ríe, pero tiene algo serio que decir sobre la larga vida de un coche de éxito”.

“Todo el mundo tiene recuerdos del pasado, pero ¿qué pasa con los próximos? ¿Quién se ocupa de los recuerdos futuros? ¿Los niños pequeños en la parte trasera de ese Clubsport? ¿El tipo con su Mk1 Cabrio restaurado? El Golf se fabrica en serie, pero el objetivo es que sea individual para todo el mundo”.

Sin duda, nos parece un gran acierto que alguien tan apasionado y conocedor del Golf como Andreas Mindt lidere la futura dirección del modelo. Seguro que su equipo, la compañía y la fábrica seguirán trabajando sin descanso en los años venideros. **car**

Al igual que el Golf, Mindt se crió en Wolfsburg. Esta unidad de la primera generación respalda su mantra sobre el diseño del compacto alemán: atemporal.



En Wolfsburg hay una gran comunidad italiana que ha influido en el buen café de la zona. “Cuando trabajaba en Audi, también tenía una cafetera de verdad”.



EL EPICENTRO DEL IMPERIO VW

SEDE CENTRAL

Aquí tienen sus oficinas el jefe de la planta de Wolfsburg, el Dr. Rainer Fessel, y la mayoría del personal administrativo. Es un edificio simple, alto y delgado. Los que tengan la suerte de disponer de una oficina en los pisos superiores podrán disfrutar de la vista de gran parte de Wolfsburg.

TALLER DE PRENSA

Ubicado en una de las partes más antiguas de la fábrica, donde todavía hay metralla de los bombardeos aliados durante la II Guerra Mundial. Por él pasan alrededor de 2.600 toneladas de acero, y casi todo se prensa varias veces en piezas de carrocería y chasis. El toque final lo da una prensa tan grande que una familia podrían vivir en ella.

PINTURA

Cada automóvil se envía aquí para que se le apliquen cinco capas de pintura. El área está ridículamente limpia, con salas de inspección brillantemente iluminadas que utilizan bombillas de luz natural para verificar cualquier área omitida o abolladuras en la estructura metálica.

ENSAMBLAJE

Donde un coche se vuelve reconocible. Aquí se montan los interiores, se cablea la electrónica y se colocan las ruedas, así como la unión entre la estructura del coche y el tren motriz. Se cargan las baterías, se llenan los líquidos y se arrancan los motores por primera vez. Después cada automóvil sale para ser probado en la pista de la fábrica.

“MITTELSTRASSE”

Significa, literalmente, camino del medio. Es la carretera exterior más larga de toda la planta de Wolfsburg, con 2,5 km de largo. Hay varias puertas por las que los empleados acceden a la fábrica, incluida una al otro lado del canal desde la estación de tren de Wolfsburg. También hay una red de autobuses que permite a los trabajadores subir y bajar para desplazarse entre las distintas líneas de producción.

PILAS DE FABRICACIÓN

Posiblemente la parte más emblemática de la histórica fábrica. Llama la atención estar junto a ella. La instalación, y la propia Volkswagen, se fundaron en 1938 para producir el coche popular original, el Beetle. Wolfsburg nunca ha dejado de construir una generación del Golf desde su lanzamiento, en 1974, y será el hogar de la novena entrega del superventas alemán, que se lanzará a partir del año 2028.

AUTOSTADT

El centro de toda la actividad pública en la planta. Aquí es donde puede recoger su automóvil en una de las torres de máquinas expendedoras, visitar la cafetería favorita de Andreas Mindt, Erste Runde, o visitar un museo lleno de primicias automotrices en ZeitHaus. Cada marca del Grupo VW tiene un pabellón permanente aquí, que exhibe lo último en metal, y tampoco faltan las famosas salchichas “made in VW” en los menús de la cafetería.



La fábrica ocupa una superficie de 2,6 kilómetros cuadrados. Es tan grande que tiene su propia red interna de autobuses

FLECHAZO GTI





Siempre en el corazón de todos los amantes de las prestaciones y de la diversión al volante, ¿será el nuevo GTI el modelo que devolverá al Golf a lo más alto de la cima? TEAM CAR

T

TRES LETRAS, UN SIGNIFICADO... EN TEORÍA. GTI significa el Golf definitivo: intenso, intuitivo, envolvente, inspirador. No necesariamente el más rápido, pero siempre el más divertido. Un auténtico coche de conducción fusionado con un sólido vehículo para el día a día. Suficientemente rápido y siempre entretenido, relativamente asequible a día de hoy (la palabra "relativamente" tiene mucho peso aquí, es cierto) y un campeón de las carreteras secundarias desde hace mucho tiempo.

Pero esta reputación todavía se basa en gran medida en añadas anteriores; coches como el GTI original. Ese coche era pequeño, ligero y expertamente equilibrado. De la segunda generación el mejor GTI fue el G60, con su exclusivo compresor volumétrico sin ningún tipo de retardo. El mismo concepto se utilizó en la edición especial Limited, de la que solo se fabricaron 71 unidades. El Golf Mk3 más rápido fue el VR6. El Mk4 más dulce fue sin duda el R32, que incluía tracción a las cuatro ruedas. ¿Y después? Salvo algunas excepciones notables, el Golf GTI tuvo problemas para destacar, ya que se retocó sin cesar el fiel cuatro cilindros de dos litros del grupo y se jugó con la receta tradicional, dando como resultado un coche que, en líneas generales, sabía bien, pero no conseguía quemarte los pantalones.

VUELTA AL PRESENTE

El nuevo GTI 8.5 no se desvía de esa tendencia, pero sí empuja las cosas en la dirección correcta. El motor rinde 265 CV (20 más que el GTI 8) y 370 Nm. Todavía con tracción delantera, el último GTI pesa 1.454 kg. Aunque la comparación sea injusta, son 600 kg más que el original de 1976. Sin embargo, es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos (frente a los 6,2 de su predecesor) y alcanzar los 250 km/h. Un rendimiento bastante decente para un GTI, un coche que cuesta 49.160 euros. Tendrías que pagar más, mucho más para conseguir el Audi S3 (65.770 euros) o el Honda Civic Type R (58.850 euros).

Tras su última metamorfosis, ¿sigue siendo un auténtico GTI? Para averiguarlo, nos dirigimos a una maratón de dos días desde Wolfsburg hasta y a través del Harz, una cadena montañosa boscosa que solía marcar la esquina más occidental de Alemania del Este. El viaje comienza en un tramo de 80 km de autopista de dos carriles con poco tráfico. Aquí casi duplicamos instantáneamente la sed oficial, mostrando 12,7 l/100 km (7,1 es el homologado). Vale, parece que ha soportado bien un pie derecho pesado. Hemos tenido la transmisión en Sport



Los tubos de escape anchos y gemelos, la tapicería tartán, las llantas, las siglas por todas partes... son muchos los detalles que delatan lo que tenemos entre manos hoy.

CAMBIOS EN EL COMITÉ EJECUTIVO DE VW GROUP ESPAÑA DISTRIBUCIÓN

Desde el pasado 1 de abril, **Enrique Pifarré** es nuevo director general de la marca Volkswagen Turismos, en tanto que **Laura Ros** asume la posición de directora general de Posventa de Volkswagen Group España Distribución.

El presidente de Volkswagen Group España Distribución, Paco Pérez Botello, subrayó la extraordinaria labor llevada a cabo durante cerca de diez años por Laura Ros y por Enrique Pifarré en sus respectivas responsabilidades, que ahora intercambian. "Laura Ros deja una huella imborrable en la historia de la marca Volkswagen en España. Solo puedo darle la enhorabuena y agradecerle el formidable trabajo realizado", indicó Pérez Botello. "Por su parte, Enrique Pifarré ha convertido la división de Posventa en un motor de innovación abriendo nuevas oportunidades de negocio", añadió.

Laura Ros cuenta con una dilatada experiencia en el Grupo Volkswagen. Desde que en 1997 ingresó en Volkswagen Group España Distribución, entonces denominada Volkswagen-Audi España, en el área de producto de la marca Volkswagen, ha ocupado distintos puestos directivos en la compañía.

En 2001, Ros fue nombrada directora de Marketing de Škoda, marca a la que estuvo vinculada hasta 2009, año en el que regresa a Volkswagen como responsable de Planificación. En 2011, Ros asume la Dirección de Posventa de Volkswagen, y en 2013 es nombrada directora de

Marketing de la marca, hasta su designación como directora general en 2015.

Nacida en Barcelona en 1971 y Licenciada en Administración y Dirección de Empresas y AMP (Advanced Management Program) por ESADE, Laura Ros comenzó su carrera profesional en Nissan Europa, marca a la que estuvo vinculada desde el año 1994.

Enrique Pifarré (Barcelona, 1975) es ingeniero superior industrial por la Escuela Técnica Superior de Ingeniería Industrial de Barcelona e ingeniero en procesos y materiales por las universidades de Lorraine (Francia) y Saarbrücken (Alemania), así como PDG (Programa de Dirección General) por IESE.

En 1999, Pifarré inicia su carrera profesional en Mercedes-Benz España y un año después comienza a trabajar en Volkswagen Group España Distribución, denominada entonces Volkswagen-Audi España, primero como Product Manager y más tarde como Area Sales Manager de Volkswagen Vehículos Comerciales. En 2006 es designado responsable de Flotas de la marca Volkswagen Turismos.

En 2009 se incorpora a Volkswagen Financial Services, donde ocupa los puestos de gerente de Volkswagen Renting y de director de Marketing. En 2014 se traslada a Braunschweig (Alemania) como responsable comercial de servicios financieros para MAN y Scania, cargo que desempeña hasta su nombramiento como director de Posventa en 2015.

Enrique Pifarré es nuevo director general de la marca Volkswagen Turismos, y Laura Ros asume la posición de directora general de Posventa de Volkswagen Group España Distribución.



El GTI básico puede ser lo suficientemente rápido como para alejarse de los ambiciosos diésel y de los modestos modelos S-line, M Performance y AMG.

la mayor parte del tiempo y, dado que no hay muchos radares por la zona, en general nos lo hemos pasado en grande.

Alejándonos de las principales rutas turísticas, trazamos un recorrido variado que incluye tramos especiales como la venerada subida de Kelbra a Kyffhäuser y la pintoresca Ruta de los Cuentos de Hadas. Aunque muchas carreteras se ensancharon y reasfaltaron tras la unificación, la topografía sigue siendo esencialmente la misma, por lo que se sigue conduciendo por el fondo de valles profundos, oscuros y llenos de baches, subiendo y bajando por laderas boscosas que parecen mucho más altas de lo que en realidad son.

¿QUÉ HACE QUE UN GTI SEA UN GTI?

Las insignias, ahora más grandes y atrevidas. Algunos detalles rojos en el interior y el exterior. Esa nostálgica tapicería de tela neo-tartán. Llantas que combinan los tradicionales motivos de herradura y dial telefónico. Un alerón aquí y allá, más secciones de la carrocería oscurecidas, una vía más ancha y una suspensión deportiva rebajada, además de un panel de instrumentos digital con gráficos a medida... Eso por fuera, a los mandos el nuevo GTI es más refinado, más silencioso, más cómodo, está mejor equipado y, de alguna manera, es aún más benigno al límite y agradablemente equilibrado: es una herramienta de precisión que rara vez pone un pie en falso.

Al igual que antes, el GTI incorpora un diferencial autobloqueante controlado electrónicamente, denominado XDS+, que controla el flujo de par mediante un embrague húmedo multidisco. También forma parte del paquete el Driving Dynamics Manager, que coordina las actividades del ESC, el XDS+, el ABS y el DCC. DCC es la abreviatura de Control Dinámico del Chasis, que ajusta los amortiguadores adaptativos en función de la aceleración, la frenada y la dirección.

Los cuatro modos de conducción se denominan Eco, Comfort, Sport e Individual. Este último te invita a ajustar la dirección, el chasis y el tren motriz en 15 pasos, desde la relajación hasta el ataque total. Esa es la buena noticia. La mala es la ausencia de una calibración especial, aún más afilada, reservada para la versión Clubsport (300 CV), que hace un trabajo mucho mejor atando el coche a la velocidad cuando grandes baches, altas fuerzas g y ondulaciones unilaterales amenazan con perturbar la trayectoria de vuelo.

Clausthal-Zellerfeld, en el corazón del Harz, es el punto de partida de dos increíbles carreteras. Una nos lleva al norte, a Goslar. La otra, más rápida, serpentea hacia el sur hasta Bad Sachsa y Nordhausen. Construida a finales de los años 50 por la RDA y todavía empedrada a través de algunos de los anti-

Desde CAR, queremos agradecer la profesionalidad y el cariño hacia la prensa de todo el equipo femenino de Volkswagen España, y en especial a Laura Ros, quien ha capitaneado durante años una de las marcas más relevantes del mundo.

Los días en que el GTI era un coche de culto que marcaba el ritmo y enamoraba a una generación están de vuelta



guos pueblos donde el tiempo parece haberse detenido, este desafiante tramo de 120 km resulta ser un campo de pruebas más completo para el GTI que cualquier circuito.

Reducido a 6.500 rpm, la cuarta evolución del motor de cuatro cilindros EA888, ahora desarrolla 265 CV. El par máximo de 370 Nm se reparte uniformemente entre 1.600 y 4.500 rpm. Dado que la transmisión manual de seis velocidades ya no es una opción, la acción de giro la realiza una transmisión DSG de siete velocidades. ¿Por qué no hay manual? VW simplemente introdujo los números en una ecuación de costes frente a la demanda y salió una respuesta definitiva. Ni siquiera los compradores americanos, locos por el cambio manual, fueron suficientes para evitar que la caja de seis velocidades cayera en el olvido.

EL CLUBSPORT SUBE LA APUESTA

El GTI básico puede ser lo suficientemente rápido como para alejarse de los ambiciosos diésel y de los modestos modelos S-line, M Performance y AMG, pero el Clubsport de 300 CV rebaja la aceleración hasta los 100 km/h a 5,6 segundos, es más rápido en general y da más golpes entre 2.000 y 5.000 rpm.

Sobre asfalto seco, desactivar el ESC añade un poco de dramatismo, aunque el XDS+ garantiza que la emoción háptica extra nunca se acerque a una lucha de dirección de la vieja escuela. En este sentido, cabe decir que la dirección progresiva revisada es un poco más precisa y directa. Otro de los puntos fuertes del coche son los frenos. El sistema es perfecto en términos de respuesta, esfuerzo y potencia. También es lineal y fácil de modular. Aunque las gomas de 18 pulgadas proporcionarían una conducción más amortiguada, los neumáticos opcionales Bridgestone So05 de 19 pulgadas (235/35 en todas las ruedas) proporcionan un agarre extra en las curvas y una mejor tracción. Los amortiguadores adaptativos también son buenos, pero mientras que la transmisión nos gusta más en Sport y la dirección en Confort, el chasis es demasiado duro en Sport y demasiado suave en Confort. Nos conformamos con un ajuste intermedio. El sobreviraje de salida, una especialidad enfática del primer GTI, es ahora una rareza incluso con el ESC desactivado y un hooligan al volante. Y, por supuesto, el freno de mano se acciona con un botón y no se puede desconectar.

En definitiva, sigue siendo muy fácil enamorarse del nuevo GTI. Los puristas echarán de menos la caja manual, la ca-

El sistema de infoentretenimiento es nuevo y funciona mucho mejor. No busques palancas de cambio, esta versión solo está disponible con cambio automático, un magnífico DSG de siete relaciones.



rrería de dos puertas más ligera, el depósito de combustible más grande de 55 litros y, sobre todo, la ergonomía a prueba de fallos concebida antes de que el mundo se sumiera en pantallas táctiles 24/7. Por cierto, la pantalla revisada es más fácil de usar que la de la generación anterior.

Los días en que el GTI era un coche de culto que marcaba el ritmo y entusiasmaba a una generación están de vuelta. El GTI sigue sin ser extremo pero sigue siendo de los mejores de su clase. Es un compacto de lo más competente que no para de avanzar y evolucionar. No obstante, a este Golf le quedan cuatro o cinco años antes de que una nueva plataforma escalable tome el relevo, y con ella un nuevo GTI. Un nuevo coche que mantenga viva la leyenda. Hasta entonces, los aficionados al GTI tienen varias opciones para disfrutar de las carreteras secundarias. Desde un Mk1, Mk2 o un Mk7.5, bien cuidados y sin óxido, hasta la última versión Clubsport con 300 CV. Todos ellos estarán conduciendo un cachito de historia hasta el siguiente capítulo.

Es aún más benigno al límite y agradablemente equilibrado. Sigue siendo una herramienta de precisión que rara vez pone un pie en falso

VW Golf GTI

Dim.: 4.289 x 1.789 x 1.471 mm.
Motor: 1.984 cc; 4 cil. en línea, turbo.
Potencia/par: 265 CV/370 Nm.
Tracción: delantera.
Cambio: auto., de 7 vel.
Vel. máx.: 250 km/h.
0-100 km/h: 5,9 s.
Cons.: 7,1 l/100 km.
Peso: 1.454 kg.
Precio: 49.160 euros.





La semana del Motor en Monterey



En el campo de golf de Pebble Beach también se exponen modelos nuevos junto a llamativos prototipos. El primer plano el Polestar BST y delante el NILU, Italdesign Quintessenza, Superleggera Veloce12 y Acura Performance EV Concept. Arriba (en verde) el nuevo Bentley Continental GT Speed. Delante Lincoln Navigator, Rimac Nevera R, GuntherWerks GWR, BMW M5 Touring y M5 con kit M Performance.



Durante la “Car Week” de Monterey se suceden numerosos eventos, tantos que los aficionados pueden experimentar una auténtica sobredosis de coches del máximo nivel. Nuevos supercars, restomods, clásicos, subastas, hay espacio para todos, y con muchos millones por medio. **Por: G. LAHOZ**



A LO LARGO DE la tercera semana de agosto, entre el 9 y el 18, la península de Monterey acoge eventos de coches de todo tipo. Los más conocidos son el Tour de Elegancia (día 15) y el Concurso de Elegancia de Pebble Beach (día 18, foto principal), The Quail (día 16), los cuatro días de carreras en Laguna Seca (Rolex Monterey Motorsport Reunion) o las numerosas subastas. Pero hay muchos más, como Motorlux, el Concorso Italiano, Exotics on Broadway, Legends of Autobahn (Audi, BMW y Mercedes) o los temáticos por marcas, como el Aston on the Avenue, Werks Reunion (Porsche) o el del Ferrari Owners Club. Y no todo son piezas millonarias, porque no falta el Little Car Show y está incluso el Concours d’Lemons, donde se exponen los coches más cutres o freaks con mucho humor. En todo caso los precios no son populares: las entradas para The Quail cuestan 1.250 dólares y es muy difícil conseguirlas, de modo que es habitual pagar 1.500 o 2.000 en el mercado secundario. Pebble Beach es más “económico”, con un precio de 600 euros. Motorlux costaba 675 y un día en Laguna Seca, 150 (hablamos de entradas básicas, no VIP). No obstante, lo más caro son los hoteles, y normalmente con reserva mínima de cinco noches.

Entre los coleccionistas veteranos, el trofeo más preciado es el “Best of Show” del concurso de elegancia de Pebble Beach, un galardón reservado a los modelos más excepcionales del planeta. Casi siempre son coches de los años 20 y 30, y en la edición 2024 el premio fue para un Bugatti 59 de 1934 que perteneció al rey Leopoldo de Bélgica. Esta unidad comenzó su vida como coche de Gran Premio, y se subastó en 2020 por 12 millones de dólares. También es muy interesante que se mantiene en estado original, mantenido pero no restaurado. —un buen estado cotiza al alza frente a las super-restauraciones—. En el evento The Quail fue elegido “Best of Show” un Delahaye Type 145 12 Cylinder Competition (foto inferior).



A continuación recopilamos ocho de los nuevos modelos más exóticos e interesantes que vimos en California.



Las líneas básicas del salpicadero coinciden con las del 993, pero ha sido eficazmente modernizado. Esta unidad lleva cambio de doble embrague y levas, pero también se puede pedir manual.



Con unos sólidos y bellos interruptores de aluminio, a estas alturas ya tenemos claro que las pantallas táctiles no son para los coches realmente especiales. Lleva faros estilo 993 y una toma de aire en el techo.

EL MERCADO DE LOS PORSCHE restomod está que arde, y es evidente que hay clientes dispuestos a pagar millones por un 911 “especial”. Actualmente Singer es el principal especialista en evolucionar 911’s clásicos (ellos toman como base el 911 tipo 964) y en la subasta de Gooding & Co. se pagaron 3 millones por un Singer DLS. En cuanto a los británicos de Tuthill, los que han desarrollado el coche que ilustra esta página, durante años se han ganado una brillante reputación como restauradores y preparadores de Porsche de competición, y también “estilo Safari”. En el East African Safari sus coches recorren 4.000 km a través de Kenia y Tanzania, y son fiables como rocas. Tanto es así que Singer contactó con ellos para desarrollar el Singer ACS (All-Terrain Study), presentado en 2021, que es una especie de 959 para el Dakar. El origen del ACS está en un buen cliente de Singer, que pidió un 911 capaz de participar en pruebas off road como la Baja 1000 que se disputa en California. Y viendo el nuevo GT ONE, parece que Richard Tuthill y su equipo han aprendido mucho de su relación de Singer... El fundador de la firma con sede en Waddington ha declarado: “la Clase FIA GT1 permitió a los fabricantes crear maravillosos coches de carreras. Hemos tomado lo mejor de ellos pero centrarnos en producir un fantástico coche de calle. Sinceramente espero que quienes deseen adquirir uno de estos coches deseen también conducirlo tanto como puedan, viviendo experiencias inolvidables”.

Durante años Tuthill se han ganado su reputación como restaurador y preparador de Porsche de competición, y han colaborado con Singer

Según los responsables de Tuthill, la ida del GT ONE se originó en una conversación entre Richard Tuthill y Elliot Ross, productor de cine y coleccionista. Tiene supercars tipo Enzo, F50 y Porsche 911 GT1, y también le gustan los restomod, como un Rolls Silver Cloud con moderno motor GM V8 de 550 CV. Como resulta evidente, el GT ONE se inspira en el Porsche 911 GT1 original (ver apoyo), creado para competición y del que se fabricaron unas 25 unidades de calle. No obstante, hay dos tipos de GT1 y el Tuthill toma la estética del primero, con los faros tipo 993, del que al parecer solo hay una unidad de calle. No se han dado de momento todos los datos técnicos del coche, pero sabemos que el Tuthill emplea la sección central del 993, combinada con subchasis delantero y trasero de fibra de carbono. El motor por supuesto es un seis cilindros bóxer, de 4 litros, y se venderá en versión atmosférica o sobrealimentada, con potencias entre 500 y 600 CV. El cambio puede ser de doble embrague y siete marchas, como llevaba la unidad expuesta en The Quail, o manual. La suspensión es de doble trapecio delante y detrás, los frenos carbonocerámicos y los neumáticos Pilot Sport 4 S los suministra Michelin. Con un peso total de solo 1.200 kilos, la impactante carrocería es por supuesto de fibra de carbono, techo y puertas incluidas, y ha sido diseñada por Florian Flatau: "Nunca pude imaginar que un día tendría la oportunidad de trabajar revisitando el espíritu de una era como la de los GT1. Ha sido una experiencia muy personal y profunda".

Según Tuthill, cada uno de estos coches requiere unas 3.500 horas de trabajo. Para los clientes que lo deseen, hay un kit aerodinámico que mejora su rendimiento en circuito. Solo se van a fabricar 22 unidades y el precio está sin definir, en torno a 1,5 o 2 millones antes de impuestos. Al parecer ya no están disponibles, porque todas se asignaron a clientes el mismo día que se presentó en The Quail.

En Tuthill han sido listos y se han inspirado en un mito. Tanto gustó cuando se expuso en The Quail, que al parecer ya están asignadas a clientes las 22 unidades que se van a producir.



Emplea el monocasco central del 993 modificado con subchasis delantero y trasero de fibra de carbono. Aquí se ve además una estructura tubular para la suspensión, con doble trapecio y amortiguadores tipo pushrod, muy racing.



El GT ONE ha conquistado a todos con su evocador diseño, con ADN Porsche. No obstante no es una copia del GT1 y se distingue perfectamente, sobre todo en los flancos y en la parte posterior.



Con un peso de 1.200 kilos, el motor 4.0 de seis cilindros bóxer se ofrecerá atmosférico o sobrealimentado, con potencias entre 500 y 600 CV

Origen del 911 GT1



En las ediciones de 1996 y 1997 dos TWR Porsche WSC-95 se impusieron en las 24 Horas de Le Mans. Eran unos prototipos descubiertos fabricados en fibra de carbono, con motor seis cilindros del 962. La colaboración con Tom Walkinshaw Racing comenzó para correr en el IMSA americano, y al final participaron también en Le Mans con el equipo Joest y el apoyo de la fábrica. Pero el proyecto Porsche 100% era el 911 GT1, que fue concebido desde el principio para competir contra el McLaren F1, ganador de Le Mans en 1995. Conservaba parte de la estructura del 911 pero la plataforma era más parecida a la del 962, con el motor bóxer biturbo en posición

central. Además, su estilo era parecido al 911 tipo 993, ya que en el frontal empleaba los mismos faros. En 1996 estos 911 tan especiales lograron ser primero y segundo en Le Mans en categoría GT1, y segundo y tercero en la general. Pero en el campeonato FIA GT de 1997. Los Mercedes CLK GTR y los McLaren F1 ganaron todas las pruebas, y en Le Mans '97 los 911 GT1 ni siquiera terminaron. Esta situación era por supuesto inaceptable para Porsche, y decidieron hacer un GT1 nuevo para la temporada 98. Desecharon la estructura de aluminio y diseñaron un bastidor de fibra de carbono. Fue el primer coche de la marca con estructura de este material, un 72%

más rígida que la del 956. Para homologarlo fabricaron unas 25 unidades "de calle" con faros tipo 996, que vendieron a un millón de dólares cada una. En Le Mans los GT1'98 se encontraron con la oposición de otros GT1 como los Mercedes, los Toyota o los Nissan. Finalmente los 911's patrocinados por Mobil 1 ocuparon los dos primeros puestos. La pasión por los 911 GT1, tanto de calle como de carreras, se ha disparado últimamente. En la reciente subasta de Monterey de Broad Arrow un GT1 Rennversion que compitió en el campeonato IMSA de 1997 (uno de nueve vendidos a equipos privados) se vendió por 7.045.000 millones de dólares.



RUF Rodeo

Las 2.500 unidades del 911 (992) Dakar se vendieron inmediatamente, evidenciando que a los fans les seduce la idea de un 911 todocamino. RUF lleva muchas décadas modificando modelos Porsche, y en 2020 ya presentaron el prototipo Rodeo Concept. El nuevo Rodeo en realidad no es un Porsche, ya que emplea el bastidor de fibra de carbono estrenado en el CTR. En su diseño llaman la atención los pasos de rueda

con forma casi cuadrada, propio de los SUV's. El motor es el 3.6 turbo desarrollado por RUF, con 610 CV. Es 4x4 y la suspensión se puede elevar hasta en 24 cm. En palabras de Alois RUF: "Queríamos que evocara una sensación de nostalgia y que al mismo tiempo se beneficiara de la tecnología moderna, que te permite ir a cualquier parte. Y, lo más importante, queríamos crear algo divertido". Su precio superará el millón de euros.



GuntherWerks GWR



La firma con sede en Huntington Beach (California) está especializada en evolucionar los 911 tipo 993. Desde la empresa dicen que sus 911 "remasterizados" se conciben como un 993 que Porsche estaría produciendo hoy en día, si el fabricante no hubiera dejado de producirlo en 1998. El nuevo GWR nos pone en guardia con esos aerodiscos (opcionales) en las llantas, que evocan a los 956/962 de competición. Con una estética

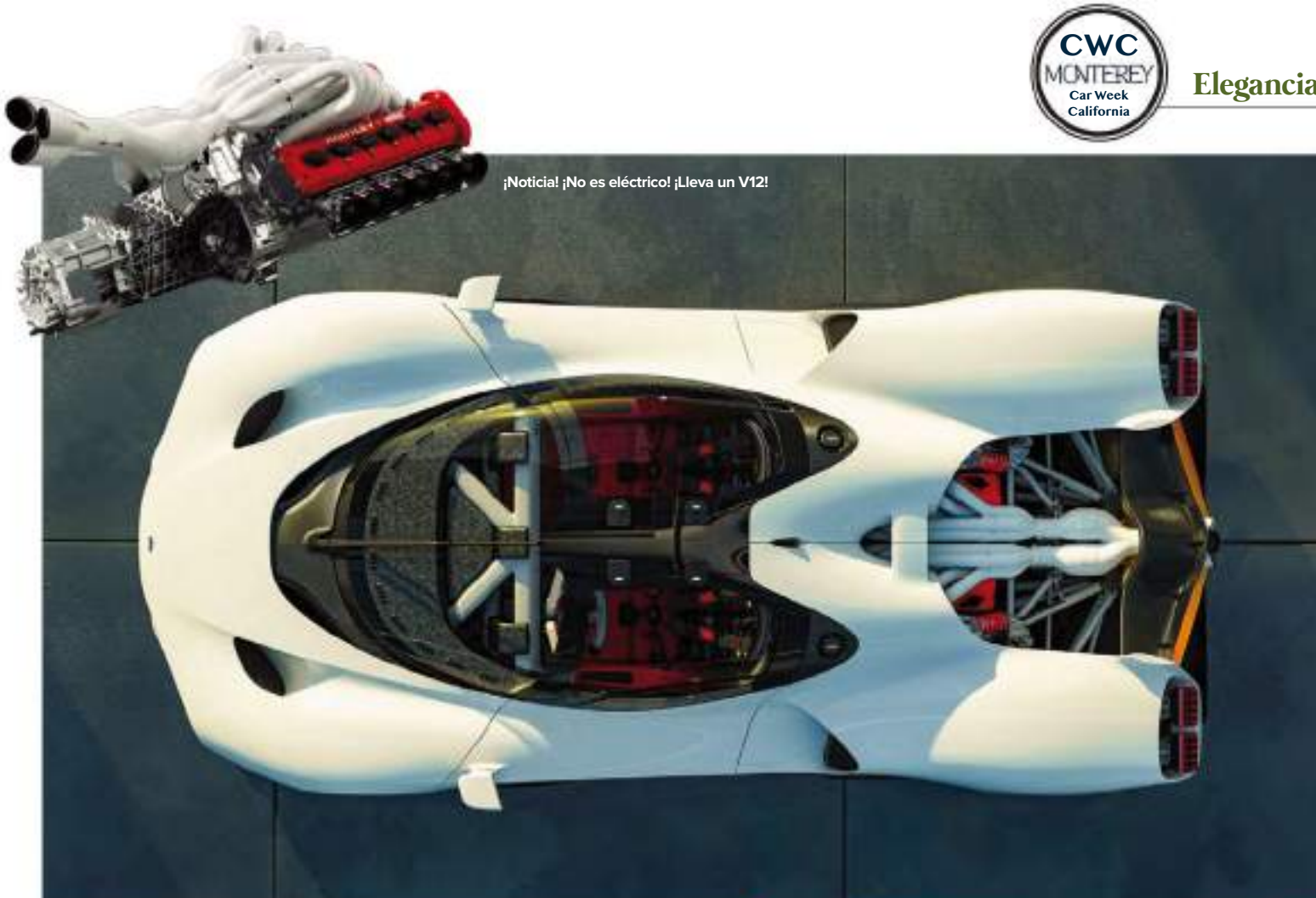
comedia en la que destacan los pasos de rueda delanteros, según la marca es el fruto de siete años de desarrollo. El uso masivo de la fibra de carbono permite un peso de solo 1.130 kg. Esa ligereza se combina con el motor 4.0 atmosférico desarrollado por Rothsport que sube hasta las 9.000 rpm y rinde 500 CV. En línea con su estilo purista, el cambio es manual de seis velocidades. La empresa solo fabricará cuarenta unidades del GWR.

Porsche 911 Turbo 50º Aniversario

Homenaje a su majestad. El mítico super-GT que siempre puede andar más, listo para volar sobre cualquier carretera, con la máxima calidad y la fiabilidad. Para conmemorar los 50 años del primer 911 Turbo, han lanzado esta edición especial limitada a 1.974 coches, el año del lanzamiento. Está basado en el 992 Turbo S, con el motor de 650 CV, y la suspensión PSM y los frenos cerámicos son

de serie. En el exterior (color Turbonite) y el interior hay detalles que evocan los del modelo clásico, como los gráficos de vinilo de serie o el tapizado en tartán. El look clásico se puede potenciar con el paquete Heritage Design opcional, en color verde Aventurine u otros de la gama a elegir, además de otros muchos pequeños detalles que enamoran. Su precio: 315.600 euros.





¡Noticia! ¡No es eléctrico! ¡Lleva un V12!

NILU Hypercar

CON LO COMPLICADO QUE ES DISEÑAR, producir y comercializar un deportivo, es sorprendente que haya valientes que sigue aventurándose en este campo. De hecho, de todos los fabricantes que lo han intentado en las últimas dos décadas, apenas Pagani y Koenigsegg han logrado triunfar y establecerse. El NILU de primeras tiene algo muy bueno, y es que no es eléctrico sino que lleva un 6.5 V12. Recientemente hemos visto muchos prototipos de eléctricos con 1.000 o 2.000 CV, pero la realidad es que la demanda de supercars “a pila” es prácticamente nula. El Nilu ha sido concebido por la firma Nilu27, fundada por el diseñador Sasha Selipanov. Para lograr el máximo contraste estético, yuxtapone superficies esculturales limpias con su compartimento mecánico, con el motor expuesto y con intrincados detalles.

El chasis del NILU presenta un monocasco de fibra de carbono con bastidores auxiliares tubulares de aleación de aluminio. A diferencia de los bastidores compuestos “de moda”, el diseñador eligió deliberadamente los tubulares para mejorar el acceso mecánico, al mismo tiempo que facilita la extracción de calor y celebra la estética mecánica. Quieren fabricar sus coches en Irvine, California, con producción limitada a quince de circuito y 54 de calle.

El motor es un 6.5 V12 a 80° atmosférico desarrollado por Hartley Engines, de Nueva Zelanda, capaz de rendir “más de 1.000 CV”

Sus creadores aseguran que, a pesar de ser muy bajo, la cabina proporciona “ángulos de visión perfectos con una ergonomía y seguridad ideales”. También presumen de “la mejor entrada y salida de su clase, posible gracias a puertas de tipo “ala de gaviota”.

Según su responsable, sus líneas se inspiran en los coches de F1 y Le Mans de los años 60, las firmas de diseño italianas clásicas, la filosofía de la Bauhaus “la forma sigue a la función” o los muscle cars de la vieja escuela.



El futuro del coleccionismo

Jaime Castán, especialista en automóviles clásicos de alto nivel, asistió a la Car Week y analiza las tendencias del mercado para CAR.

NUESTRA AFICIÓN está en continua evolución y el mercado de coches de colección es un reflejo de ello. El cambio de gustos hacia coches más modernos, provocado por el cambio generacional, es un hecho indiscutible, y ello se nota no solo en la evolución de precios de los distintos segmentos del mercado, sino también en el ambiente que se vive en los eventos y dentro de las salas de subastas.

Desde hace más de una década asisto puntualmente a la 'Semana de Monterey' en California, lo que me sirve no solo para retomar contacto con clientes y otros profesionales del sector, sino también para coger el pulso del mercado y ayudarme a identificar sus tendencias.

Es indudable que el relevo generacional es actualmente la principal fuerza en el mercado de coches de colección, y este año se ha vivido más que en ninguna otra edición.

Algo de lo más impactante respecto a otros años ha sido la invasión de la península de Monterey por parte de chavales veinteañeros, por supuesto armados de sus teléfonos móviles, esperando captar algún coche para sus cuentas en redes sociales. Su principal objetivo son los 'supercars' que circulan de evento a evento, conducidos a menudo por chavales muy jóvenes también, o tener la opción de ver de cerca, o incluso estrechar la mano de ídolos como Horacio Paganí o Christian von Koenigsegg.

Dentro de las salas de subastas, se viven situaciones que reflejan el pulso del mercado en los diferentes seg-

mentos. Cuando aparece un coche de los últimos 30 años, el ambiente es, por lo general, vibrante. Muchos coleccionistas levantan la mano y las pujas suben como la espuma.

En cambio, cuando se subastan coches más antiguos, a menudo no se ve una sola puja real en la sala, y los empleados de la casa de subastas comienzan su 'teatrillo' de supuestas pujas telefónicas, hasta llegar al borde del precio de reserva (una práctica no solo habitual, sino legal), esperando que algún coleccionista se anime. A menudo no se pasa de allí.

Eso se vio claramente este año en varios deportivos de los '50 y '60, con precios estimados hasta de varios millones de dólares, en los cuales era obvio que no había ni una sola puja real dentro o fuera de la sala. Algo inaudito, y que

indica claramente la situación del mercado en este sector. Es por ello que, cuando se analizan los resultados, muchos lotes 'no vendidos', aparecen con pujas muy cercanas al posible precio de reserva. Lo más probable es que la última puja ni siquiera sea un buen indicador de su valor real de mercado.

Otra tendencia indiscutible es la de los 'restomods', o re-interpretaciones de modelos clásicos, desde una perspectiva estética más moderna y aplicando mejoras tecnológicas. Es una tendencia que genera opiniones encontradas entre los coleccionistas, pero estoy firmemente convencido que ha llegado para quedarse. Hay quienes piensan que modificar un vehículo emblemático, adaptándolo a los gustos y tiempos modernos es equivalente a degradarlo y corromperlo. Yo, sin embargo, lo veo desde



@castangarage



Exóticos para soñar en la subasta de RM Sotheby's

610.000 \$



L. Countach LP400S (1981)

De esta versión se fabricaron 237 unidades, 105 de ellas de la Serie II, a la que pertenece este modelo. Pintado en el inusual color Tahit Blue y con interior beige se estrenó en Suiza, y en 2022 recibió una revisión a fondo que incluyó sacar el motor.

907.000 \$



Jaguar XJR-15 (1991)

Con diseño de P. Stevens y mucho en común con el XJR-9 de Le Mans, solo se produjeron 50, 29 de ellas de calle. Se considera el primer deportivo con bastidor de carbono, y lleva un V12 6.0 con 450 CV. Está casi sin estrenar, con 83 millas en el contador.

246.400 \$



Vector M12 (1996)

Los primeros coches de la marca emplearon un motor V8 biturbo propio, pero en 1993 Tommy Suharto, hijo del dictador indonesio, compró la compañía y montaron motores V12 Lamborghini. Se vendió por un precio razonable para ser un aparato tan raro y llamativo.

1.792.000 \$



Ferrari F40 (1991)

Todos salieron de la fábrica rojos, y este, apodado "Minty Forty" fue repintado en 2021 en el color verde menta que lució un 250 GTO con el que compitió Stirling Moss. Además, el interior rojo pasó a ser azul. Amalgam fabricó un modelo a escala en este color.



Los restomod están de moda, y prueba de ello es la cifra que alcanzó el primer Singer DLS en subasta pública (Gooding & Co.). Su precio original era 1,9 millones de dólares.



3.085.000 \$

Singer DLS

una óptica más positiva, pues refleja la admiración que las nuevas generaciones sienten por algunos modelos míticos, queriendo disfrutar de ellos sin necesidad de conducir casi a ciegas por las noches, o bajarse de los mismos oliendo a gasolina o sudando por la ausencia de aire acondicionado.

El evento ideal para ver en vivo los nuevos modelos de los principales especialistas del sector es sin duda el exclusivo The Quail del Viernes, donde pudimos ver las nuevas creaciones de Singer, GuntherWerks, Kimera, Eccentrica, Tuthill, Carrozzeria Touring Superleggera, etc. El nivel de modificaciones mecánicas y estéticas varían mucho de unos modelos a otros. Y también la solidez financiera de las distintas compañías, algo que muchos compradores parecen obviar al pagar sus depósitos de reserva, y que sin duda generará dolores de cabeza a más de uno en el futuro.

No todos los proyectos triunfan, pero algunos especialistas han presentado modelos con gran éxito, a la estela de los pioneros Singer. Un buen ejemplo este año ha sido el GT One, una re-interpretación del Porsche 911 GT1 con base Porsche 993 desarrollada por el especialista inglés Tuthill, los cuales vendieron toda la producción (22 unidades) el mismo día de la presentación en The Quail. ¿El precio? Aproximadamente 2.000.000 de libras (2.350.000 euros) antes de impuestos. Además, se vendió el primer Singer DLS en subasta pública por parte de Gooding & Co. por 3.085.000 dólares (2.800.000

euros), reflejando su cotización en el mercado privado de los últimos meses. Estos coches se entregaron durante el último año y su precio base original era 1.900.000 dólares (1.700.000 euros). Su significativa apreciación demuestra el interés por estas transformaciones.

Estemos de acuerdo o no, el mercado está dispuesto a pagar hoy en día el triple por un DLS de Singer o por una transformación de Tuthill 'sobre plano', que por una unidad excelente de 911 2.7 RS Lightweight original fabricada por Porsche en 1973. De hecho, estas transformaciones cotizan por encima de cualquier otro Porsche de calle, excepto el 911 GT1. Una prueba más del brutal cambio de gustos que el relevo generacional nos esta trayendo.

Otro sector actualmente con fuerza en el mercado es el de los V12 manuales de los años '90 y '00, con nuevos récords en F50, 550 Maranello, Diablo y Murciélago, pues los coleccionistas, conscientes de la próxima desaparición de estas mecánicas, quieren añadir las mejores unidades a sus garajes antes de que sea demasiado tarde.

Sin embargo, y a pesar de todo los comentarios anteriores, que se refieren sobre todo a las tendencias de mercado, no hay que olvidar que la gran mayoría de coches importantes siguen siendo modelos con más de 5 décadas de historia: 6 de los 10 coches más caros subastados este año en Monterey eran anteriores a 1970. Veremos por cuánto tiempo.

Maserati GT2 Stradale

El modelo más deportivo de la gama italiana se expuso en The Quail y es una evolución sobre el MC20, su biplaza con motor central. La potencia del motor 3.0 V6 biturbo alcanza 640 CV (630 en el MC20), mientras que el peso se ha reducido en 60 kilos. Es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en solo 2,8 segundos, con una velocidad máxima de 320 km/h. Uno de sus grandes atractivos será su amplio catálogo de opciones. Contará con amplias posibilidades de personalización, con paquetes dedicados

a mejorar las prestaciones, la búsqueda de una estética más agresiva y atrevida, y el contenido exclusivo de Fuoriserie. Este enfoque deportivo no implica sin embargo que sea un coche duro o incómodo, de modo que se puede usar perfectamente a diario, como destacan los responsables de la marca. También se pudo admirar en el stand de Maserati el MCXtrema presentado el año pasado, con 730 CV, destinado exclusivamente a circuito y con una producción limitada a 62 unidades.



El director de marketing Giovanni Perosino, con un look muy italiano, presentó el nuevo modelo.



Pagani Zonda Arrivederci

La firma italiana expuso sus coches en The Quail y también participó en "Exotics on Broadway". Sus novedades fueron la versión Roadster del Utopia y el Zonda que ilustra esta página. La historia del Zonda, presentado en 1999 como primer modelo de Pagani, es muy curiosa. Porque aunque se han presentado dos sucesores (Huyara en 2011 y Utopia en 2022) hay clientes que aún siguen pidiéndolo. Así que en los últimos años Horacio Pagani ha

ido fabricando unidades del Zonda a medida, con especificaciones únicas y a precios estratosféricos. Esta tipo targa lleva una carrocería especial de Alutex, un material compuesto que la marca solo ha usado en este coche. Su nombre evidencia que, ahora sí, ha terminado la producción del Zonda. En total se han fabricado 140 unidades, y se cotizan por encima de los seis millones de dólares. Pero, sin ninguna duda, el Arrivederci ha costado mucho más.

Touring Superleggera Veloce12

Touring Superleggera fue fundada en 1926 por Felice Bianchi Anderloni y Gaetano Ponzoni, quienes hicieron sus primeros trabajos sobre chasis Alfa Romeo e Isotta Fraschini, y en 1936 patentaron su estructura "Superleggera". A principios de los 60 llegaron malos tiempos, ya que los fabricantes comenzaron a hacer sus propias carrocerías "en casa". Por eso Touring cerró en 1966, y no fue hasta 2006 cuando la empresa renació. Desde entonces han construido series limitadas de modelos tan exóticos como el Maserati

Bellagio, el Bentley Flying Spur, el Alfa Disco Volante, el Ferrari Touring Berlinetta Lusso, el Maserati Sciàdipersia o el Arese RH95, basado en el Ferrari 488 GTB. El Veloce12 que mostraron en Monterey es el primer restomod de la empresa, ya que está basado en un Ferrari 550 Maranello. Con una nueva carrocería de fibra de carbono (la estructura es tubular de acero) rinde 510 CV, 25 CV más que el 550 de serie. Las mejoras incluyen nuevas ópticas, un interior mejorado, suspensión regulable y frenos potenciados.



Para su primer restomod la empresa ha tomado como base un Ferrari V12 con una concepción clásica.

“Benvingut al jardí de joguines per a grans”

“Bienvenido al jardín de los juguetes para mayores”



GRAND TOUR 2024

Andorra
16 Marzo

Gran Canaria
13 Abril

Valencia
22 Mayo

Lisboa
22 Junio

Madrid
9 Julio

Marbella
8 Agosto

Barcelona
18 Septiembre
Real Club de Polo de Barcelona

Miami
7 Diciembre

Información: +34 660 765 934 www.autobello.es

El coche del Presidente



Los “pequeños” de la familia



URRACO (1972-1979)

El rival del Ferrari Dino V6 ofrecía dos cilindros más y dos pequeños asientos traseros, como el posterior Ferrari Dino 308 GT4 de 1973 diseñado por Bertone. Se produjeron menos de 800 unidades.



GALLARDO (2004-2014)

La tecnología Audi trajo la tracción total, la carrocería de aluminio (fabricada en Neckarsum) y el motor V10 de 500 CV. En 2006 llegó el Spyder y, en total, se fabricaron 14.022 unidades.



HURACÁN (2014-2024)

Desbancó al Gallardo como el Lamborghini más vendido de la historia y, en abril de 2022, salió de la factoría de Sant'Agata la unidad número 20.000. Ahora recoge el testigo el Temerario y la hibridación.

Casi mil caballos (920 CV) parecen una buen comienzo para el sustituto del Huracán. Híbrido enchufable, pierde 2 cilindros (ahora es un V8 biturbo), pero parece que las prestaciones están garantizadas. ¿Habrá encargado Pedro Sánchez el suyo? **Por: TEAM CAR**

S

SEGÚN EL DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA de la Lengua, cuando se refiere a una persona, un Temerario es “excesivamente imprudente arrojando peligros” y cuando hablamos de una cosa, hace alusión a que es: “Dicha, hecha o pensada sin fundamento, razón o motivo”. Está última definición no pega mucho con nuestro protagonista, porque Lamborghini lleva cinco años desarrollando este modelo. El caso es que a nosotros el nombre nos gusta. Desde la marca no hace alusión a ninguna referencia taurina como antaño y en la RAE también aparece como sinónimo de audaz. Lo que es incuestionable es que el nombre es tan contundente como tocaba para un modelo tan importante. No estamos hablando de una evolución o de un restyling, estamos hablando del gran paso de la marca hacia la electrificación. El primero en darlo fue el Revuelto, con su motor V12 y 1.015 CV, luego llegó el Urus SE, un híbrido enchufable con 800 CV y 60 km de autonomía eléctrica. Ahora, sigue sus pasos el Temerario, que tiene la difícil tarea de superar al Lamborghini más vendido hasta la fecha, el Huracán y su magnífico motor V10.

“El Temerario es un auténtico *fuoriclasse*: un vehículo que está en su propia liga, un extraordinario e innovador modelo tanto desde el punto de vista técnico como de diseño”, declaraba Stephan Winkelmann, Presidente y CEO de Automobili Lamborghini, en la pasada Car Week de Monterey, en Pebble Beach (California). Un lugar de lo más apropiado para lanzar un nuevo modelo, ya que Estados Unidos ha sido el mercado más importante de la marca durante los seis primeros meses del año, acumulando 1.621 coches entregados. “Cada nuevo Lamborghini debe superar a sus predecesores en términos de prestaciones y también debe ser más sostenible desde el aspecto de las emisiones. Con el Temerario, hemos completado un capítulo clave en la estrategia de electrificación de nuestro plan *Direzione Cor Tauri*. Al mismo tiempo, nos convertimos en la primera marca de automóviles de lujo en ofrecer una gama de vehículos hibridada al completo”.

El corazón de un Lamborghini siempre ha sido su sistema de propulsión. Con el nuevo Temerario, la firma del toro adopta un enfoque totalmente nuevo, con un motor de combustión interna biturbo con un régimen de giro extremadamente elevado, en combinación con tres motores eléctricos. “Queríamos desarrollar un motor deportivo que combinara lo mejor de dos mundos. Nuestro concepto garantiza una aceleración instantánea, vectorización del par y recuperación de energía. Con el Temerario estamos redefiniendo el segmento”, afirmaba Rouven Mohr, Director Técnico de Lamborghini. “El Temerario está en su propia liga, tanto en términos de ingeniería como de prestaciones”. El nuevo sistema de propulsión híbrido proporcionando una potencia total de 920 CV. El V8 biturbo se ha diseñado y desarrollado desde cero en Sant'Agata Bolognese, y llama la atención que es capaz de al-

Se presenta con dos nuevos colores exclusivos, Blu Marinus (azul) y Verde Mercurius (verde). No obstante, más de 400 colores de carrocería y libreas especiales estarán disponibles.



Lamborghini presenta el propulsor V8 biturbo al descubierto, como el motor de una motocicleta, bajo un capó transparente.



El techo también juega su papel en el apartado aerodinámico. Un perfil ligeramente desplazado hacia atrás dirige el aire directamente hacia el alerón trasero integrado.



El concepto hexagonal es el principal tema de diseño en el coche: se encuentra en el núcleo de la carrocería, en las tomas de aire laterales, las luces traseras y en el tubo de escape hexagonal.



canzar las 10.000 rpm. Como no podría ser de otra forma, las prestaciones son una absoluta barbaridad: velocidad máxima de más de 340 km/h y aceleración de 0 a 100 km/h en solo 2,7 segundos.

Conocido internamente como L411, este V8 biturbo cúbica cuatro litros y entrega su potencia máxima (800 CV) de 9.000 a 9.750 rpm y 730 Nm de par entre 4.000 y 7.000 rpm. El motor eléctrico, situado entre el V8 y la caja de cambios –los otros dos van ubicados en el eje delantero–, asegura una respuesta inmediata desde bajo régimen y en cada cambio de marcha. Desde la marca aseguran que funciona como un “rellenador de huecos de par” y mejora la respuesta transitoria, aportando una sensación de progresión lineal e ilimitada hasta las 10.000 revoluciones. Además, gracias a los dos grandes turbocompresores, la eficiencia y la velocidad se incrementan a altas velocidades. Las turbinas se encuentran situadas dentro de la V para optimizar su disposición y la gestión térmica, y la presión máxima de sobrealimentación de los turbocompresores es de 2,5 bares. Rouven Mohr está orgulloso de esta mecánica: “Gracias a la combinación del V8 biturbo con tres

COMPARADO CON EL HURACÁN, LA RELACIÓN PESO POTENCIA ES BASTANTE SUPERIOR: 1,84 KG/CV FRENTE A 2,15 KG/CV

motores eléctricos, adoptamos un enfoque inusual, nunca visto antes en la producción en serie. La entrega de potencia lineal y progresiva hasta la zona roja del cuentarrevoluciones, que antes era solo posible con motores atmosféricos”.

PEQUEÑA, PERO MUY COMPACTA Y LIGERA

El Lamborghini Temerario está equipado con un paquete de baterías de iones de litio con una capacidad de apenas 3,8 kWh. Por tanto, no hay que esperar una gran autonomía. La marca no anuncia una cifra oficial, pero rondará los 10 km. Eso sí, situado en el túnel central, mantiene el centro de gravedad del vehículo lo más bajo posible y garantiza una distribución de pesos óptima. Tampoco lo verás mucho tiempo cargando, ya que en una

Del V10 (Huracán - 2014) al V8



HURACÁN LP 610-4 (2014)

Fue un modelo completamente nuevo, también con carrocería monocasco de aluminio y refuerzo central de carbono. El motor 5.2 V10 rendía 610 CV, y el cambio era de doble embrague.



HURACÁN POLIZIA (2014)

En 2014, la Policía italiana recibió un modelo y en 2017, otro. Cuentan con un compartimento refrigerado para el transporte de órganos y sangre, y lo único que paga el contribuyente es la gasolina.



HURACÁN LP 620-2 SUPER TROFEO (2014)

Los coches para la copa monomarca rendían 620 CV y eran tracción trasera. Se usaban en los campeonatos europeo, asiático y norteamericano. Pesaba 1.270 kilos y era un 43% más rígido.



HURACÁN LP 610-4 SPYDER (2015)

Como en su antecesor, apostaba por la capota de lona con un sistema electrohidráulico, y tardaba 17 segundos en retirarse. Los arcos antivuelco se activaban en caso de necesidad.



HURACÁN LP 580-2 (2015)

Eran las versiones con tracción trasera, y con 30 CV menos que los 4x4. En versiones coupé y cabrio, desde enero de 2017 pasaron a llamarse oficialmente RWD Coupé y RWD Spyder.



HURACÁN GT3 (2015)

Ha brillado desde el principio en los circuitos y esto se diseñó para competir en la Blancpain Endurance Cup. El cambio era secuencial y Dallara trabajó en su desarrollo.



HURACÁN AVIO (2016)

Es una versión especial limitada a 250 unidades que rinde homenaje a la Fuerza Aérea Italiana. La mecánica de 610 CV permanecía sin cambios, y se ofrecía con cinco colores.



HURACÁN PERFORMANTE (2017)

En su día era el más rápido de los modelos V10. Con 40 kilos menos y la incorporación de la aerodinámica activa consiguió un sensacional tiempo en Nürburgring de 6:52.01 min.



HURACÁN SUPER TROFEO EVO (2017)

Respecto al anterior mantiene la misma potencia (620 CV) y recibe mejoras aerodinámicas, con el mismo downforce pero más eficiencia. El cambio sigue siendo secuencial (X-Trac).



HURACÁN EVO (2018)

Sustituyó al LP 610-4 y rendía 640 CV, con el mismo motor V10 que el Performante, pero con otro software. En cuanto al diseño, la parte trasera recibió cambios importantes y más carga aerodinámica. Incorpora el eje trasero direccional.



HURACÁN EVO SPYDER (2019)

Cuanto mejor suene un motor, más deseable es la versión Spyder. El mecanismo del techo no cambió respecto al LP 610-4, y en este caso costaba unos 25.000 euros más que el Coupé.



HURACÁN EVO GT CELEBRATION (2019)

Serie limitada a 36 unidades sobre la base del Evo y con los colores de GRT Grasser Racing Team, como homenaje a sus victorias en varios trazados de Estados Unidos con el GT3 Evo.



El nuevo concepto de chasis spaceframe aumenta la altura interior del habitáculo en 34 mm y el espacio para las piernas en 46 mm, además de incrementar la visibilidad en 4,8°. El Temerario puede alojar a pasajeros de hasta 2 metros cm incluso con casco. Conectado al máximo, el copiloto también cuenta con su propia pantalla.



HURACÁN EVO RWD (2020)

Con 610 CV, 30 menos que el EVO, pero más ligero (1.389 kg) y visceral. Integró un control de tracción (P-TCS) más eficaz, que entrega por también durante el derrape.



HURACÁN EVO RWD SPYDER (2020)

Con un peso de 1.509 kg, el techo era como el de los otros Huracán Spyder. Se ofrecía con varios colores de lona para combinar y se podía accionar a un máximo de 50 km/h.



HURACÁN STO (2020)

El más extremo de todos, muy similar al Huracán de competición empleado en la copa monomarca Super Trofeo. Además su carrocería ofrece mucho más apoyo aerodinámico.



HURACÁN GT3 EVO 2 (2022)

El GT3 Evo lanzado en 2018 logró numerosas victorias (24 H de Daytona, Clase GTD). El Evo 2 se adaptó al reglamento 2022, y los Evo se pueden actualizar a Evo2 con un kit.



HURACÁN TECNICA LP 640-2 (2022)

El sustituto del EVO RWD, también con tracción trasera, incluyó cambios en el diseño (sobre todo frontal) y una gestión electrónica actualizada de chasis y del motor de 640 CV.



HURACÁN STERRATO (2022)

El primer lambo biplaza y con motor central concebido para rodar por pistas fuera del asfalto. Con 610 CV, tracción total, suspensión elevada y un modo de conducción Rally.



HURACÁN STJ (2024)

Lamborghini ha rendido homenaje a su icónico superdeportivo V10 con una edición limitada a diez unidades equipadas con un exclusivo paquete de mejoras. Su motor desarrollaba la misma potencia que el STO (640 CV) pero es un segundo más rápido en el circuito de Nardò.

TEMERARIO (2024)
Totalmente nueva, apuesta por tecnología híbrida enchufable. Su motor V8 biturbo desarrolla 800 CV y, con la ayuda de tres propulsores eléctricos, llega hasta los 920 CV. Como no podía ser de otra forma, las prestaciones son escalofriantes: más de 340 km/h de velocidad máxima y acelera de 0 a 100 km/h en solo 2,7 segundos.



EL MOTOR V8 BITURBO SE HA DISEÑADO Y DESARROLLADO DESDE CERO EN SANT'AGATA BOLOGNESE, Y ES CAPAZ DE ALCANZAR LAS 10.000 REVOLUCIONES



El paquete 'Alleggerita' (ligero), puede llegar a reducir el peso del conjunto en 25 kilos. Además, según la marca, mejora la aerodinámica en un 67%.



La nueva firma lumínica diurna hexagonal (DRL), le hará fácilmente reconocible e identificable desde lejos.

Tiene el típico ADN de Lamborghini, con una silueta afilada, voladizos cortos y compactos, aerodinámica integrada y un atrevido morro de nariz de tiburón.

toma convencional, de 7 kW, estará listo en 30 minutos. Todo eso si lo enchufas alguna vez, ya que se puede recargar a través de la frenada regenerativa desde las ruedas delanteras o directamente desde el motor V8.

No obstante, la electricidad no solo ayuda a reducir las emisiones, también garantiza la diversión. La vectorización eléctrica del par (LDV) incrementa la agilidad del coche en curvas cerradas, así como su estabilidad en curvas rápidas, distribuyendo el par de forma óptima a cada rueda. A diferencia de los sistemas convencionales, el nuevo vectorizado de par utiliza los frenos solo cuando es estrictamente necesario, para maximizar la eficiencia y garantizar un estilo de conducción más natural e incluso un nivel más alto de prestaciones.

Mención destacada merece el nuevo cambio. Las ocho marchas se accionan mediante una transmisión de doble embrague (DCT) instalada de forma transversal detrás del V8. Esta disposición no es habitual y ha sido pensada para ahorrar espacio y peso. Con 560 mm de largo, 750 mm de ancho y solo 580 mm de alto, la nueva DCT es extremadamente compacta.

Lamborghini también ha diseñado un sonido completamente diferente para cada modo de conducción: Città, Strada, Sport

y Corsa. En el modo Città –solo eléctrico, 190 CV–, solo se escucha la unidad eléctrica. En Strada –solo V8, 800 CV–, idóneo para carretera y autopista, los ocupantes disfrutan de una experiencia sonora V8 biturbo homogénea con frecuencias distribuidas uniformemente. Sin embargo, en los modos Sport y Corsa –920 CV–, Lamborghini amplifica los sobretonos de segundo y cuarto orden de un motor V8 de cuatro tiempos y los armónicos de la admisión de aire, creando una experiencia sonora estimulante y potente. A velocidades de hasta 10.000 rpm, el motor no solo ofrece una increíble potencia, sino también una acústica inimitable... ¡Qué ganas de escucharlo en directo!

Está claro que nada se ha dejado a la improvisación. Prueba de ello es el nuevo bastidor. Hecho completamente de aluminio, introduce una nueva aleación de alta resistencia para piezas de fundición a alta presión, que minimizan la complejidad constructiva del bastidor espacial y optimizan el peso. Además, el nuevo tren motriz híbrido adopta más de un 50% menos de componentes en comparación con el Huracán. Este nuevo arquetipo de construcción ha permitido aumentar la rigidez torsional en más de un 20% con respecto al spaceframe de la generación anterior, además de ofrecer la mejor limitación posible del peso del vehículo, garantizando el máximo nivel de seguridad para los ocupantes y contribuyendo significativamente a la dinámica. Sabemos que las comparaciones son odiosas, pero en la báscula el Temerario arroja 1.690 kilos en vacío, por los 1.379 kilos del Huracán... Son 311 kilos, pero en la relación peso/potencia, nuestro protagonista gana por goleada: 1,84 frente a 2,15 kg/CV del V10 saliente.

Pero si todavía quieres más, desde Lamborghini ofrecen el paquete 'Alleggerita' (ligero), que disminuye el peso del coche en 12,65 kg teniendo solo en cuenta los componentes de la carrocería, con una reducción que aumenta hasta más de 25 kg al incorporar elementos interiores ligeros y llantas de carbono, y es aún más eficiente desde el punto de vista aerodinámico (+67%).

El paquete Alleggerita incluye un splitter fabricado con polímeros reforzados con fibra de carbono CFRP (-0,19 kg) y paneles para los bajos de la carrocería de fibra de carbono reciclada (-0,55 kg). Los nuevos faldones en CFRP permiten una reducción de otros 0,6 kg, al igual que el capó trasero (-9,2 kg) y el panel donde se integra el alerón de alta carga (-1,6 kg). También se ofrece un paquete con elementos de carbono alternativo (Carbon Pack), que incluye un difusor trasero, cubiertas de los espejos retrovisores y de las tomas de aire laterales de carbono que ayudan a reducir el peso en 1,82 kg adicionales.

UN DISEÑO MUY LAMBORGHINI

Por fuera, el diseño es inconfundiblemente Lamborghini. El encargado ha sido Mitja Borkert, quien lleva en la marca desde 2016, y de cuyo lápiz también nació el Huracán, entre muchos otros. "El nuevo Lamborghini Temerario supone definitivamente un nuevo hito en nuestro lenguaje de diseño. Lo llamamos 'esencial e icónico' con unas superficies más atléticas. Desde el primer vistazo, se trata de un superdeportivo purista, futurista y a la vez fascinante, con unas proporciones compactas y ágiles, la nueva firma lumínica hexagonal, el diseño interior 'Feel like a pilot' y sus líneas afiladas que enfatizan el nuevo sistema de propulsión híbrido y su dinámica de conducción divertida. Proporcionamos una visión clara del nuevo motor V8 biturbo: el corazón emocional del coche

"ESTAMOS SEGUROS DE QUE EL RESULTADO IMPRESIONARÁ A TODOS NUESTROS SEGUIDORES", ROUVEN MOHR, DIRECTOR TÉCNICO DE LAMBORGHINI

y una innovadora fuente de potencia”, declaraba el propio Mitja Borkert, actual Director de Diseño de Automobili Lamborghini.

El paradigma geométrico del hexágono ha sido uno de los símbolos más reconocibles de Lamborghini desde la década de 1960. Y todavía hoy el concepto hexagonal es el principal tema de diseño en el coche: se encuentra en el núcleo de la carrocería, en las tomas de aire laterales, las luces traseras y en el tubo de escape hexagonal. “Esta firma lumínica hexagonal es única y garantiza un alto valor de reconocimiento dentro de la gama de Lamborghini, y también es claramente identificable desde la distancia”, subraya Mitja Borkert. Las ópticas diurnas hexagonales cuentan con un sensor de radar integrado, así como un túnel de aire, que forman parte de la filosofía de diseño de incorporar las luces dentro del concepto aerodinámico.

DESEANDO PROBARLO

El Temerario ofrece hasta 13 experiencias de conducción que lo hacen muy versátil. Los mencionados modos de conducción se pueden seleccionar a través del mando rotativo con corona roja del volante; además, pulsando el botón de la “bandera a cuadros” durante dos segundos, se activa el “Launch Control” y, junto con el sistema híbrido, se estrenan otros tres nuevos modos de conducción específicos: Recharge, Hybrid y Performance. “El Temerario ofrece una experiencia de conducción innovadora y purista al mismo tiempo. El sistema e-4WD combinado con la vectorización del par es perfecto”, comenta Rouven Mohr. “Por una parte, tenemos un coche que es absolutamente preciso y efectivo sobre la pista, y por otra tenemos un carácter más típico de vehículos de tracción trasera, orientado a la máxima implicación del conductor”. La verdad es que nos da un poco igual que hayan sido capaces de reducir las emisiones un 50% comparado con el Huracán, todo hace indicar que será potente y... muy divertido.

Los diseñadores han combinado elementos de la aviación con una musculatura visceral que empieza en el frontal.



Las nuevas llantas, de 20" delante y 21" detrás se ofrecen en tres diseños y materiales diferentes: llantas de fundición (tres colores), forjadas (cuatro colores) y de carbono.



“EL TEMERARIO ES EXTRAORDINARIO E INNOVADOR TANTO DESDE EL PUNTO DE VISTA TÉCNICO COMO DE DISEÑO”, S. WINKELMANN, PRESIDENTE Y CEO DE LAMBORGHINI



Stephan Winkelmann, Presidente y CEO de Automobili Lamborghini, en la puesta de largo oficial, que tuvo lugar en la Car Week de Monterey, en Pebble Beach, California. No obstante, EE UU ha sido el mercado más importante para Lamborghini en los primeros seis meses del año.

LARGO ALCANCE

El A6 e-tron Sportback tiene una línea muy fluida y de hecho es el Audi más aerodinámico de la historia, con un coeficiente de resistencia (Cx) de solo 0,21. El Avant ofrece un valor de 0,24.



La revolución eléctrica llega a la gran berlina germana, que estrena plataforma y presume de cifras que impresionan. Con potencias de 360 o 500 CV, la autonomía eléctrica puede superar los 750 km. **Por:** G. LAHOZ (MÚNICH, ALEMANIA)

Tecnología de 800 voltios



SOMOS MUCHOS LOS QUE PENSAMOS que el A6 Avant es el coche familiar perfecto. Y si eres muy campero o te pesa mucho el pie derecho, mejor las versiones Allroad o RS 6. Cuando acomodas a tus hijos en uno de estos coches y emprendes la marcha, sientes que todo está en su sitio, que están cómodos y protegidos y que no importa lo largo que sea el viaje. Un A6 Avant 40 TDI (2.0 de 204 CV) anuncia un consumo medio de 5,6 litros a los 100, que en condiciones reales en carretera, a velocidades razonables, podrían ser unos 7 litros a los 100 km. Con un depósito de 63 litros, la autonomía real ronda los 900 km. Como decía aquel, iguálamelo. Pero la novedad que tratamos en este reportaje es el A6 e-tron, un eléctrico 100% muy diferente del A6 actual. Tanto que solo tienen en común el nombre.

El nuevo A6 e-tron emplea la nueva plataforma PPE (Premium Platform Electric) desarrollada en colaboración con Porsche. Los primeros en usarla han sido SUV's, el Audi Q6 e-tron y el Porsche Macan eléctrico, de modo que el e-tron es la primera berlina que la emplea. Lógicamente es de lo mejor y más avan-

Los Avant contra el viento

Desde los años 80 las berlinas de Audi han destacado por su excelente aerodinámica. El Audi 100 (C3) fabricado entre 1982 y 1990 destacó como el automóvil más aerodinámico del mercado con un Cx de solo 0,30. Su sucesor (C4) se llamó también 100, hasta que en 1994 le hicieron un restyling y lo rebautizaron como A6. El A6 C5 llegó en 1997 con un diseño sensacional, especialmente en su parte posterior, y fue

la base para el RS 6 y Allroad de primera generación. El siguiente fue el C6, con un Cx de 0,28 para la berlina y 0,31 para el familiar. Su sucesor fue el C7 que se vende actualmente, y en el que los ingenieros lograron reducir el Cx a 0,26 en la berlina y 0,30 en el Avant. El nuevo A6 e-tron presume de ser el Audi más aerodinámico, con un coeficiente de resistencia (Cx) de tan solo 0,21 para la berlina y 0,24 para el Avant.



4.916 x 1.855 x 1.459 mm

A6 Avant C6 (2004-2011) Cx: 0,31



4.926 x 1.874 x 1.462 mm

A6 Avant C7 (2011-2018) Cx: 0,30



4.939 x 1.886 x 1.494 mm

A6 Avant C8 (2018-ahora) Cx: 0,30



4.928 x 1.923 x 1.493 mm

A6 e-tron Avant (2024) Cx: 0,24

El A6 e-tron eléctrico es muy diferente del A6 con motores térmicos que se vende actualmente. Solo comparten el nombre

Viajamos hasta Múnich para ver en primicia el nuevo Audi eléctrico. La característica parrilla de diseño "single frame" permanece, aunque es ciega y no sirve para refrigerar.



El interior es bastante parecido al del nuevo A5. Destaca una banda central con tapizado textil que se extiende por toda la anchura del salpicadero, de puerta a puerta.



Una opción muy interesante es el techo solar panorámico, que se puede volver opaco con solo pulsar un botón. También se puede seleccionar que sea opaco o transparente por segmentos.



zado del mercado, con tecnología de 800 voltios y una potencia máxima de carga en corriente continua de 270 kW de serie, lo que se traduce en cargas bastante rápidas. Además, los motores son compactos y eficientes y la batería es muy potente, con una capacidad bruta de 100 kWh. Todo esto unido a una aerodinámica excepcional permite una autonomía que, según la marca, alcanza más de 750 km para el A6 Sportback e-tron y más de 720 km para el A6 Avant e-tron. El diseño siempre es de capital importancia en Audi y el nuevo modelo también destaca en este aspecto. A primera vista destaca el nuevo frontal, en el que ya no vemos grandes faros. Arriba van unas finas luces diurnas y los focos grandes van ocultos en la zona inferior, lo que en la marca llaman "máscara negra". En esa parte han colocado también tomas de aire y los sensores para los sistemas de ayuda ADAS. Es un recurso estilístico que el A6 e-tron comparte con el nue-

vo Q6 e-tron. La parrilla “single frame” sigue ahí como seña de identidad de la marca, aunque es cerrada y por tanto no hace la función de llevar el aire hasta el radiador.

Visto desde un lado resulta evidente la filosofía de diseño de Audi, según la cual la parte de abajo del coche y la cintura deben suponer 2/3 de la altura, y por encima la superficie acristalada.

En los flancos las formas son más suaves que en el A6 que conocíamos hasta ahora, y la línea del techo imita las formas de un cupé. Además, en la banda oscura lateral brillan las siglas “e-tron”, un guiño al lugar donde va alojada la batería. Las grandes ruedas favorecen su imagen poderosa, y en este modelo las llantas son de 20 pulgadas de serie, mientras que el S6 e-tron las lleva de 21” y firmadas por Audi Sport. En ambos casos se ofrecen como opción otras llantas de 21” con varios diseños.

En la zona trasera el portón acaba con forma de alerón, y lleva una luz horizontal que une los pilotos y le da más anchura visual a la zaga. Ambos rasgos los hemos visto recientemente en los nuevos A5. El logo va iluminado en rojo y las avanzadas luces opcionales con tecnología Oled, exclusivas de Audi, potencian aun más su imagen de alta tecnología. Como dicen desde la marca, “la zaga del A6 e-tron evoluciona cada vez más hacia una pantalla”, favoreciendo la comunicación coche a coche y mejorando la seguridad vial. Por otra parte, el usuario puede personalizarlas, eligiendo entre ocho firmas lumínicas tanto en las luces delanteras Matrix Led como en las traseras Oled.

UN HABITÁCULO DIGNO DE LOS CUATRO AROS

Pasamos al interior, un ámbito en el que Audi siempre ha sido una referencia. La tendencia actual, sobre todo en eléctricos, parece marcada por Tesla. Y es hacer los habitáculos lo más sencillos posibles y con una especie de iPad en el centro. Afortunadamente los diseñadores de Audi no han caído en esta receta aburrida y simplista, y se han trabajado un habitáculo digno de los cuatro aros. Se imponen formas limpias y angulosas, con menos botones y las salidas de aire casi camufladas. El estilo es bastante parecido al del nuevo A5, y en ambos destaca una banda central con tapizado textil denominado *softwrap*, que se extiende por toda la anchura del salpicadero, de puerta a puerta. Este elemento realza la horizontalidad del interior y lo hace más acogedor. Lleva dos grandes pantallas unidas, la de la instrumentación y la táctil

Boceto del nuevo Audi, más con aspecto de cupé que de una berlina tradicional. En él ya se aprecia el valor estético de las grandes llantas y la banda oscura lateral donde brillan las siglas “e-tron”, y donde va alojada la batería.



central, con una ligera curvatura en esta última. Opcionalmente se puede pedir una pantalla adicional para el acompañante. Esta dispone de modo activo de privacidad para no molestar al conductor. En la consola central encontramos un pequeño mando para seleccionar las marchas y un espacio con tapa tipo cortina. Una opción muy interesante es el techo solar panorámico, que se puede volver opaco con solo pulsar un botón. Es curioso que también se puede seleccionar que sea opaco o transparente por segmentos (ver foto). Resultan vanguardistas también los retrovisores digitales mediante cámaras opcionales. Veremos como funcionan, pero de momento al menos podemos decir que las pantallas interiores están muy bien situadas.

Hay dos versiones y ambas son muy rápidas. El A6 e-tron es tracción trasera. Dispone de 270 kW (360 CV), acelera de 0 a 100 en 5,4 segundos y alcanza 210 km/h. El S6 e-tron con tracción Quattro llega a los 370 kW (500 CV, 540 con launch control), de modo que alcanza los 100 km/h en solo 3,9 segundos, (un RS 6 lo hace en 3,4 s) con una velocidad máxima de 240 km/h.

Los que sigan prefiriendo un A6 de combustión deben saber que el sustituto de los actuales llegará el año que viene pero no se llamará A6, sino A7. Es un movimiento de marketing paralelo al que han hecho con el A4, que a partir de ahora se llamará A5. Este se venderá con motores gasolina y diésel (ver CAR de agosto) y que estará disponible a partir de noviembre. Porque los Audi con nombres pares serán eléctricos (Q4, Q6, A6) y los impares (A3, A5 o A7) de combustión. Los nuevos A6 e-tron se podrán encargar en los concesionarios a partir de septiembre.

CAR

El logo de Audi va iluminado en rojo en la parte trasera pero no en la delantera, porque la legislación europea no lo permite.

Una potente batería, motores eficientes y una aerodinámica excepcional permite una autonomía que alcanza más de 750 km



En el centro el A6 e-tron con el nuevo color beige Siam metalizado, reservado para el modelo S y las variantes S line, Black line.

Alfa Giulia y Stelvio QV SS

Estos modelos enfilan ya el final de su vida comercial, y desde la marca han creado una nueva serie limitada, llamada Super Sport para su versión más potente, el Quadrifoglio. **POR: G. L. (MADRID)**

SEGÚN EL fabricante, los nuevos Super Sport (una denominación histórica en la marca) rinden homenaje a la primera victoria de Alfa en la Mille Miglia, en 1928, con un 6C 1500 Super Sport.

Para esta serie, el Alfa Romeo Centro Stile ha trabajado en una reinterpretación del Quadrifoglio, un símbolo que ha identificado durante mucho tiempo el rendimiento más extremo de la gama. Por primera vez en más de 100 años de historia del Quadrifoglio, el fondo blanco del triángulo que tradicio-

nalmente ha enmarcado el trébol verde de cuatro hojas, ha pasado a ser negro. Esto nos recuerda a lo que hace Ferrari, cuando el logo lateral del SF va en carbono negro. Los SS se pueden pedir con la carrocería en color rojo Etna, negro Vulcano o blanco, este último solo para el Giulia. El año pasado, con motivo de su centenario, el logotipo del Quadrifoglio se adornó con un marco dorado y las fechas 1923-2023. Los entusiastas de la marca valorarán otros detalles estéticos que identifican a esta serie, como el acabado 3D en fibra de carbono ro-

ja, que hace su debut en el salpicadero, el túnel central y los paneles de las puertas. Los reposacabezas delanteros están adornados con costuras del logotipo "Super Sport" en rojo y el número del coche en negro, para distinguirlos como parte de la serie limitada. El volante está tapizado en cuero y Alcantara con costuras negras y detalles en fibra de carbono. Exteriormente nos fijamos en el "scudetto" y los espejos en carbono, las pinzas de freno negras (llantas de 21" para Stelvio y de 19" para Giulia) y los escapes Akrapovic de serie. Para el Giulia



1 minuto

¿Que lleva a la venta desde 2016? El Giulia sigue siendo la berlina más bella.

4 minutos

En el interior, los nuevos acabados de carbono en tonos rojos le hacen especial.

44 Minutos

En cuanto te pones en marcha te enamora por su empuje, su equilibrio y su precisión.

57 Minutos

Alfa es una marca con seguidores incondicionales, y coches tan emocionales como estos siguen alimentando la leyenda.



Ficha	PRECIO	POTENCIA	PRESTACIONES	PESO	CONSUMO	A LA VENTA
	111.600 euros para el Giulia y 121.800 para el Stelvio.	520 CV. 600 Nm.	0-100 km/h: 3,8 s (Giulia) y 3,9 s (Stelvio). Vel. máx: 285 km/h.	1.660 kg (Giulia). 1.850 kg (Stelvio).	No disponible.	Ya.



Alfa TZ3 Stradale

Aún más coleccionable que el Giulia Quadrifoglio es el super-exclusivo TZ3 de 2010. Tanto que solo se fabricaron nueve unidades. La realidad es que mecánicamente es un Dodge Viper, con su brutal motor 8.4 V10 de 600 CV acoplado a un cambio manual de seis velocidades. Los italianos habían tomado el control de la firma americana y a alguien se le ocurrió este peculiar cocktail, para celebrar los 100 años de Alfa. Con estructura tubular, la carrocería de fibra de carbono firmada por Zagato fue diseñada por Norihiko Harada. El mes pasado Gooding & Co. subastó en Monterey el coche de la imagen, en un precioso color azul, un solo dueño y apenas 1.832 millas en el contador por 632.000 dólares.



La mecánica no cambia, ni falta que hace, ya que emplea el fantástico motor 2.9 V6 biturbo de 520 CV.



El volante está tapizado en cuero y Alcantara con costuras negras y detalles en fibra de carbono.



el techo de carbono es opcional. En cuanto a la mecánica no hay cambios ni falta que hace, ya que emplea el fantástico motor 2.9 V6 biturbo de 520 CV, con tres modos de conducción. También nos comentan que la configuración de la suspensión delantera es específica, más similar a la que emplea el Giulia GTA. En todo caso este Alfa sigue brillando como un deportivo apasionante, de reacciones inmediatas, que regala un mundo de sensaciones a su conductor.

UN POCO DE HISTORIA

El actual Giulia Quadrifoglio se presentó en 2016 con su motor 2.9 V6 biturbo de 510 CV. Rival del Audi RS4, el BMW M3 o el Mercedes-AMG C63, era capaz de acelerar de 0 a 100 en 3,9 segundos, y de alcanzar 307 km/h. Pronto marcó sus credenciales al convertirse en el sedán más rápido en Nürburgring, con un tiempo de 7'32" (el Stelvio Quadrifoglio emplea la misma plataforma y mecánica que el Giulia, pero en formato SUV). Al principio se vendió con cambio manual (hasta 2018) además del automático ZF, y los pocos que se hicieron seguramente se cotizarán más. El año pasado el Quadrifoglio in-

corporó las mejoras que se introdujeron en toda la gama Giulia 2023 (en 2020 recibió otro ligero restyling), lo que incluyó nuevos grupos ópticos delante (Full-Led matrix) y detrás (oscurecidos) o la parrilla con un nuevo entramado de la rejilla. También se puso a la venta la serie especial 100 Aniversario, limitada a cien unidades. En el interior se acopló un nuevo cuadro de instrumentos con la clásica "doble capilla" y una pantalla TFT de 12 pulgadas, similar al que estrenó el Tonale (antes llevaba los clásicos relojes analógicos, con tacómetro a la izquierda y velocímetro a la derecha). Desde la versión 2023 el conductor puede personalizar lo que ve en la pantalla eligiendo entre cuatro diseños de la instrumentación: Evolved (futurista), Relax (solo la información básica), Heritage (esferas clásicas) y Race, esta última exclusiva de esta versión. En cuanto a la mecánica la potencia subió 10 CV, hasta los 520 (solo para Europa, Reino Unido

y China), y el cambio ZF automático de 8 velocidades se mantiene sin modificaciones. Más relevante fue el cambio del diferencial trasero activo (con vectorización de par) que empleaba la versión anterior por un nuevo diferencial autoblocante mecánico, tomado de la versión de serie limitada GTA. Mantiene los cuatro modos de conducción elegir: Advanced Efficiency, Natural, Dynamic y Race. El precio de los nuevos Super Sport en España es de 111.600 euros para el Giulia y de 121.800 para el Stelvio. La producción será de 175 unidades del Stelvio y 275 del Giulia. Para el mercado español la marca ha asignado nueve Giulia SS y tres Stelvio, de modo que no estarán mucho tiempo a la venta. El Giulia QV es un coche para apasionados y un futuro clásico, y hay un dato curioso que lo confirma: en general se matriculan muchas más unidades del SUV Stelvio que del Giulia. Pero, si contamos solo las versiones Quadrifoglio, el Giulia se vende mucho más.

Se producirán 175 unidades del Stelvio y 275 del Giulia. Para España se han asignado 9 berlinas y 3 SUV

Festival Alfa Sport



Después de varios años sin el Festival Alfa Sport por diversos motivos, el Alfistas Club Sport vuelve a organizarlo. Tendrá lugar el próximo 19 de octubre, en el circuito de Calafat (Tarragona). Una de las novedades será la celebración de una prueba de la Alfa Sport Experience, para todos aquellos que quieran rodar en el circuito. Los coches se organizarán en tres categorías: Clásicos: hasta el año 1990; Youngtimers: de 1991 a 2005; y Modernos: de 2006 en adelante. Más información en: alfistasclubsport.com.



¿Por qué los pilotos de F1 no viven en Venezuela?

Para los pilotos de la F1 residir en Mónaco significa no solo ahorrarse millones en impuestos sino, también, correr entrenándose con tranquilidad por sus calles, adoptar la vida social que más les apetezca y aprovechar oportunidades de negocios. En el cortijo de la familia Grimaldi todos ganan (menos en el Casino). **POR: ORLANDO RÍOS**

En pocos sitios del mundo Lewis Hamilton y Charles Leclerc pueden pasear tranquilamente sin ser el centro de todas las miradas.



J

JAMES BOND supo de repente que estaba cansado. Siempre sabía cuándo su cuerpo o su mente habían tenido suficiente y siempre actuaba en consecuencia. Esto le ayudaba a evitar el desgaste y esa mentirosa insensibilidad sensual que genera errores. Se levantó de la mesa de bacará del Casino y se dirigió al bar. “Largo”, el gánster que era su objetivo siguió jugando. El agente 007 acabó su tercer dry Martini de la noche. Sintió la suave brisa nocturna del Mediterráneo saliendo por puerta principal del Casino de Montecarlo. Miró un instante la esfera azulada de su Omega Seamaster. Ya era tarde. Le dio una ficha al valet del parking. Le trajeron su Aston Martin DB5 del ‘64 en imaculadas condiciones. Hizo ronronear al motor de seis cilindros en línea y se alejó. Una vez que dejó atrás la Avenue des Spélugues, acarició, más que giró el gran aro del volante tomando las curvas en descenso. Seguía las trazas de los F1 en ese mismo circuito. Hizo rotar el eje trasero en la apretada horquilla del hotel Loewes, los escapes retumbaron ansiosos en las paredes del túnel y, con un alarido el Aston desembocó a la salida del túnel y se perdió en la noche rumbo a las piscinas.

Lewis Hamilton sonrió contento y apagó el DVD donde había visto por enésima vez el filme “Golden Eye”, protagonizado por Pierce Brosnan. Un par de días antes de ese enero de 2012, todavía con el título de campeón 2008 de la F1 en el bolsillo, se había instalado en su nuevo piso de soltero en Mónaco valorado en 10 millones de euros. Todo por una privilegiada vista sobre el puerto y el mar desde lo alto del exclusivo barrio de Fontvieille.

Y ahora él estaba allí a pocos cientos de metros del mítico casino, y del “Café de París”. Podía almorzar en “Cipriani’s” y pasear tranquilo con su bulldog “Roscoe” sin que lo molestaran. Estaba allí no para jugar al “Bacarà”. Su juego transcurría a 300 km/h. Pasaba a ser, por “necesidad” (necesidad de que el fisco británico no se llevase más del 40% de sus ingresos personales) un residente más del glamoroso principado. Tenía tan solo 27 años y ya era un millonario, aunque, como muchos ingleses de fortuna, se resignaba a la condición de “expat” (expatriado). ¡Vaya sacrificio, aceptar una vida que comenzaba a ser opulenta!

PARAÍSO DE PILOTOS Y DEPORTISTAS

Era (y es) un vecino más entre los tenistas, golfistas, estrellas de cine, dueños de bancos, arriesgados brókeres, algún que otro traficante de armas, arrogantes oligarcas rusos, miembros de la realeza europea y oscuros financieros aceptados en la seleccionada “corte” del Príncipe Alberto II. Viven en Mónaco 40.000 personas, 13.000 de ellas multimillonarios y 2.000 “billionarios”. Los pilotos de Fórmula 1 se sitúan entre los más pobres, aunque son los más admirados. Allí, Lando Norris, George Russell y Max Verstappen entre otros pueden pasear sin que nadie les moleste. Los “papparazi” están totalmente prohibidos y perseguidos por la policía en el Principado. Por otra parte, si Valtteri Bottas o cualquiera de sus colegas se cruza con alguien haciendo jogging, esa persona es aún más rica y aprecia la ultra discreción...

El exclusivo barrio de Fontvieille tiene vistas al puerto y al mar. Allí, en 2012, Hamilton compró un piso valorado en 10 millones y fijó su residencia.



Solo por dormir de vez en cuando en Montecarlo, Hamilton, por ejemplo, se ahorra 24 millones de euros anuales. No obstante, con 24 carreras por temporada y decenas de desplazamientos para promociones, más vacaciones en destinos más exóticos cuesta estar más de 183 días en el Principado. Seguramente Max Verstappen, que hace pareja en Mónaco con Kelly Piquet, hija del tres veces campeón mundial, el brasileño Nelson Piquet, se ahorra mucho más. Solo con lo que ahorró de impuestos de Holanda en un año adquirió su piso en Fontvieille por 16 millones de euros. Le entregaron una terraza alargada donde sitúa su bicicleta estática, cuatro dormitorios, dos de ellos en suite y una sala especial para su simulador de carreras.

Establecido en 1297 por la familia Grimaldi, con una superficie de 4 kilómetros cuadrados (poco más que el Hyde Park de Londres) el Principado de Mónaco se extiende a lo largo de una costa de 3,8 kilómetros, celosamente vigilada a sus espaldas por una elevada y serpenteante “Corniche” (cornisa) que le sirve de tortuoso acceso por carretera. No menos de nueve de los actuales 20 pilotos de Fórmula 1 residen allí. El príncipe Alberto, hijo de Rainiero, y de la rutilante actriz estadounidense Grace Kelly, fallecida en 1982 en accidente de tráfico sobre la “maldita” Corniche, es quien firma las residencias.

¿IMPUESTOS, QUÉ ES ESO?

Hay que demostrar una sólida situación financiera que permita, sin dudas, mantener el estilo de vida que se exige a los habitantes de Mónaco, alquilar o adquirir un piso a razón de solo 55.000 euros el metro cuadrado (y subiendo).

El Principado encierra a la ciudad de Montecarlo y a otras zonas igualmente sembradas de altos edificios de gran calidad: La Condamine, Fontvieille, Larvotto, Saint Romain, Moneghetti, Monaco Ville, La Colle, Les Revoires y Saint Michel.

La familia Grimaldi guarda celosamente la tranquilidad y el buen pasar de sus privilegiados residentes. El lujo con sordina, la absoluta discreción bancaria y el suave repique-

En Mónaco viven 40.000 personas, 13.000 de ellas multimillonarios y 2.000 “billionarios”. Los pilotos de F1 se sitúan entre los más pobres

teo de las bolas rodando sobre la ruleta de los cinco casinos de la ciudad –todos de la Societe des Bains de Mer, o sea de los Grimaldi–, no son los únicos atributos de Montecarlo. Un clima benigno aun en invierno, una vida social, cultural y deportiva del más alto nivel son el gran marco cotidiano para el definitivo argumento a favor: los residentes no pagan IRPF sobre sus ingresos personales. Así es, nada. Y si tienen una empresa con sede en Mónaco, sobre los beneficios ceden el 25 por ciento al estado donde Alberto II ejerce a la manera de “Rey Sol”.

Por eso, Alex Albon (Williams), Daniel Ricciardo (RB), George Russell (Mercedes), Lando Norris (McLaren), Max Verstappen (Red Bull) y Nico Hulkenberg, Haas, han elegido, y se les ha permitido vivir cerca del Port Hercules. En ese minúsculo espejo de agua se aglomeran para el GP de Mónaco, que se disputa a finales de mayo de cada año, más de 150 yates.

MUCHOS EVENTOS DEPORTIVOS

En enero Mónaco es sede del legendario rallye de Montecarlo, después, del Gran Premio de Clásicos, el abierto de Tenis en abril y fútbol de la liga francesa gracias al Mónaco FC que juega en el Stade Louis II. Para los más formales quedan las veladas de ópera y danza en la Salle Garnier del Casino o en el Grimaldi Forum de la ciudad. Por todos estos atractivos y las posibilidades de hacer excelentes conexiones para emprendimientos comerciales es que, una vez retirados se han quedado a vivir allí campeones y personalidades destacadas de la F1.

Por ejemplo, Nico Rosberg, campeón en 2016 que prácticamente creció allí, David Coulthard que era propietario del hotel Columbus, Mark Weber y Daniil Kvyatt, ambos pilotos Red Bull y los coronados Mikka Häkkinen y Jenson Button.

De la parrilla actual, Charles Leclerc es el único nacido en Mónaco, por eso siempre que puede hace gala de los colores de su bandera (rojo y blanco), como en el Daytona SP3 negro que ha estrenado recientemente.



El campeón de 2016, Nico Rosberg, prácticamente creció en Mónaco y ahora sigue viviendo por allí. En la imagen junto a un Mercedes 300 SL.



Aquí solo se hacen sesiones de fotos consensuadas. Los “papparazi” están totalmente prohibidos y perseguidos por la policía en el Principado.



En Mónaco, el Pagani Zonda morado de Lewis Hamilton casi pasaba desapercibido entre tanto supercar.

Si Valtteri Bottas o cualquiera de sus colegas se cruza con alguien haciendo deporte, esa persona puede que sea aún más rica y aprecia la ultra discreción...



A veces cuesta estar más de 183 días en el Principado pero, solo por dormir de vez en cuando en Montecarlo, Hamilton, por ejemplo, se ahorra 24 millones de euros anuales



CUNA DE GIGOLOS, AMBIENTE PARA EL ROMANCE

La millonaria cuarentona, duquesa y viuda de un noble ruso que huyó a tiempo de la revolución comunista le echó el ojo al guapo botones del Hotel de París, para ella un adolescente apetitoso. Louis Alexander Chiron iba y venía con demasiada frecuencia de los aposentos ducales. A los pocos meses, financiado por la duquesa, obtuvo su permiso de conductor y pasaba a ser su chófer. Un par de años después, en 1923 otra millonaria, esta estadounidense, le compraba un Bugatti Brescia y así comenzó a correr. Ganó el GP, de Mónaco de 1931, precediendo por 93 años al reciente victorioso con Ferrari y compatriota suyo, Charles Leclerc. El millonario de los medicamentos Alfred Hoffman le patrocinó en 1926 pero Louis, incapaz de frenar ante cierto tipo de curvas, huyó con la esposa de su benefactor, Alice Baby Hoffmann. Ganador de numerosos Grandes Premios, Chiron dejó el volante en 1958. Poco duró la Hoffmann con Chiron y este aprobó que se fuera con el que iba a ser su verdadero amor: el alemán Rudolf Caracciola, el Michael Schumacher de los años 30, tres veces campeón europeo (lo que equivalía a ser un campeón mundial).

Héroe de Monaco, Chiron contó con la amistad de Rainiero III gran entusiasta de los automóviles y creador de una colección que vale la pena visitar. Su hijo Alberto II comparte esa pasión por los coches rápidos y cuida la colección de 100 ejemplares, abierta al público, donde destacan varios Bugatti.

El sistema Chiron para acceder a los más altos estratos de la sociedad monegasca sigue vigente aunque ahora muestra desde los yates cinturas estrechas, pechos generosos y abdominales de gimnasio. El exceso de dinero (¿existe en realidad eso?) en Mónaco tiene el penetrante aroma de la flor nacional, la Rosa de la Princesa de Mónaco. Ese olor atrae a modelos, señoritas y damas agraciadas y a jóvenes caballeros de grandes y elegantes portes. El objetivo de estos personajes, consciente o no, se basa en el siguiente lema: "Siempre algún euro se pega si uno se acerca lo suficiente". Quizás por eso conviene ir al Gran Premio anual disputado desde 1929 o en otra fecha más tranquila. A lo mejor se nos queda pegado algún euro. Mientras mantenemos la esperanza, disfrutemos.

car

Otro vecino ilustre del Principado es David Coulthard quien, además, llegó a ser el propietario del hotel Columbus.

Aunque son rivales en la pista, Leclerc y Hamilton comparten otras aficiones, como los perros. Es habitual verles con Leo, un Dachshund de pelo largo, y Roscoe, el bulldog de Lewis que ya tiene 12 años.

Solo con lo que ahorró de impuestos de Holanda en un año, Verstappen adquirió un piso en Fontvieille por 16 millones de euros. En la imagen, con su pareja, Kelly Piquet.

¿Se imaginan a Nico Rosberg y a Mika Häkkinen coincidiendo comprando el pan o en una junta de vecinos? Esas cosas solo pueden pasar en el Principado de Mónaco.

No menos de nueve de los actuales 20 pilotos de Fórmula 1 residen allí. Buena culpa de ello tiene la política fiscal de Alberto II, en el centro de la imagen rodeado de su mujer y familia en el famoso "Baile de la Rosa".



Fiat 600 Hybrid

La marca italiana hace un all-in con este modelo con el objetivo de convertirse en un superventas. Nosotros ya hemos conducido el modelo de 100 CV en el acabado La Prima y hemos quedado muy satisfechos. Es el SUV para los jóvenes. **Por: D. ACEVEDO (VALENCIA)**

LA INDUSTRIA automovilística se encuentra en un momento de transición, donde la electrificación es la gran prioridad para la mayoría de las marcas. Con el fin de las ventas del Fiat 500 gasolina y el frenazo en las ventas de los eléctricos, la marca italiana ha decidido apostar por su nuevo caballo de batalla, el Fiat 600 Hybrid.

Fiat, consciente de las limitaciones y las preocupaciones que aún rodean a los motores eléctricos, ha decidido dar paso a las opciones híbridas, microhíbridas en

este caso. Este nuevo 600 Hybrid se presenta como la punta de lanza de esta nueva estrategia, un SUV compacto que busca capturar el interés de los más jóvenes.

Es una evolución natural dentro de la gama de Fiat, diseñada para satisfacer las necesidades de aquellos conductores que no están completamente listos para dar el salto a un vehículo totalmente eléctrico pero si quieren apostar por la electrificación. Este nuevo modelo no solo mantiene la esencia de la marca, sino que también introduce una serie de innovacio-

nes tecnológicas y de diseño que lo convierten en una opción atractiva y competitiva dentro del segmento de los SUV compactos.

El nuevo Fiat 600 Hybrid está disponible con dos opciones de motorización: una de 100 CV y otra de 136 CV, ambas equipadas con un pequeño sistema híbrido pero que obtiene la etiqueta ECO.

El motor de combustión interna es de tres cilindros de 1.2 litros, que se combina con un pequeño motor eléctrico alimentado por una batería de iones de litio de 0,9 kWh. A diferencia de otros micro-

híbridos, el sistema del 600 Hybrid permite al coche moverse en modo completamente eléctrico durante distancias cortas, de menos de 10 kilómetros.

Para poner a pruebas las capacidades de este nuevo modelo de la marca italiana, realizamos un viaje de Madrid a Valencia, un trayecto que, en condiciones normales, no supera las tres horas y media. Sin embargo, debido a las circunstancias del tráfico y a varios incidentes en la ruta, el viaje se alargó hasta casi cinco horas. A pesar de esto, el consumo de combustible

Fiat ya no ofrecerá modelos de combustión sin electrificación. Por eso este nuevo modelo híbrido se convierte en el buque insignia de la marca italiana.

Las dos versiones tienen etiqueta Eco gracias al sistema de hibridación ligera



Cuenta con dos acabados, el Hybrid y La Prima, además de diferentes packs, pero equipamiento es muy bueno desde el primer nivel.



1 minuto

La primera impresión te transmite que es un coche familiar.

4 minutos

El interior ofrece un ambiente acogedor y moderno, muy al estilo Fiat.

44 minutos

La conducción autónoma Nivel 2 y demás ADAS hacen que te puedas relajar, y que los viajes largos se hagan un poco más amenos.

57 minutos

En algunas ocasiones los 100 CV se quedan algo cortos, por lo que es muy recomendable pagar un extra de 1.500 € para obtener la versión de 136 CV.

fue sorprendentemente bajo, con solo medio depósito utilizado en todo el trayecto. Para esta prueba conducimos la versión de 100 CV en el acabado La Prima. Esta variante demostró ser adecuada para la mayoría de las situaciones de conducción urbana y en carretera. No obstante, en momentos en los que se requería más aceleración del coche, como en incorporaciones en la autovía o adelantamientos, se notó una cierta falta de potencia. Por ello, la versión de 136 CV, aunque no tuvimos la oportunidad de probarla, es la opción más recomendable ya que únicamente tiene un coste adicional de 1.500 euros.

Donde destaca el nuevo 600 Hybrid es en su diseño y nivel de personalización, Fiat nunca decepciona en este aspecto. La marca italiana ha sabido combinar la funcionalidad con la estética, manteniendo su estilo tan característico.

A pesar de sus dimensiones compactas (4,17 metros de largo), el interior está diseñado para maximizar el espacio y la comodidad. Con capacidad para cinco ocupantes, el coche ofrece un maletero de 385 litros, suficiente para el equipaje de un viaje familiar o una escapada de fin de semana con amigos.

Uno de los aspectos más innovadores del interior es el uso de materiales reciclados y bioplásticos, que reflejan el compromiso de Fiat con la sostenibilidad. Además, el acabado La Prima, el más alto de la gama, ofrece detalles de lujo como asientos en tapicería semicuero con las letras de Fiat bordadas, regulación eléctrica del asiento del conductor y función masaje, entre otros.

En cuanto a tecnología, está a la altura de las expectativas. Incluye un cuadro de instrumentos digital de 7 pulgadas y una pantalla táctil de 10 pulgadas compatible con Apple Car-

Play y Android Auto. Además ofrece un sistema de navegación integrado con la tecnología TomTom.

La seguridad también ha sido una prioridad en el diseño del Fiat 600 Hybrid. Está equipado con una serie de ADAS como el control de crucero adaptativo y el detector de ángulo muerto, que le permiten obtener el Nivel 2 de conducción autónoma. El Fiat 600 Hybrid ya está disponible para pedidos en España con un precio de salida de 24.900 euros (19.900 euros financiado) y dos acabados principales: Hybrid y La Prima. La versión La Prima, que incluye un equipamiento más completo, tiene un precio de 5.000 euros por encima de la versión básica. Además, los clientes pueden optar por tres paquetes de equipamiento adicionales, cada uno con un precio de 1.500 euros, así como la versión de 136 CV, que tiene un precio añadido de 1.500 euros.

En un viaje de Madrid a Valencia que superó las cuatro horas por el tráfico, no consumió ni medio depósito

Ficha	PRECIO	POTENCIA	PRESTACIONES	PESO	EFICIENCIA	A LA VENTA
	A partir de 24.900 €.	100 CV. 205 Nm.	0-100 km/h: 10,5 s. Vel. máx: 184 km/h.	1.280 kg.	4,9 l/100 km. 8 km (aut. eléctrica).	Ya.

Renault Symbioz

El nuevo modelo de la marca francesa se sitúa en la gama entre el Captur y el Austral. Como el primero se producirá en España, en la factoría de Valladolid. **Por: DANIEL ÍÑIGO (VALENCIA)**



ESTE COCHE recupera la polivalencia de Renault 16 de los años sesenta y llega para convertirse en la solución perfecta para todas las familias. Tiene una gran capacidad, tecnología híbrida y una autonomía que puede superar los 1.000 kilómetros.

Mide 4,41 metros de largo, 1,79 m de ancho y tiene una distancia entre ejes de 2,64 m. Renault refuerza así su presencia en el nivel de entrada del segmento C, y completa la gama E-Tech full hybrid que ya incluye Arkana (4,57 m) y Austral (4,51 m), así como la gama E-Tech 100% eléctrica con Megane y Scenic. Sin renunciar a sus dimensiones exteriores compactas, el Symbioz ofrece un generoso espacio

interior fácilmente modulable, gracias a su banqueta deslizante, y que se realza con detalles de una categoría superior, como el techo panorámico Solarbay y el portón trasero eléctrico.

La banqueta trasera deslizante de 16 cm ofrece a los pasajeros traseros un radio para las rodillas de 221 mm mientras mantiene un volumen de maletero de 492 litros. Cuando desplazamos la banqueta trasera hacia delante esta cifra puede aumentar hasta 624 litros. Y hasta 1.582 litros cuando los asientos traseros están completamente abatidos (2/3-1/3).

El nuevo Symbioz está equipado con el sistema multimedia openR Link con Google –integrado a partir de la versión techno–. Basado en

Android Automotive 12, es capaz de ofrecer sugerencias de navegación y personalización cada vez más pertinentes al basarse en los hábitos del conductor. Este sistema se presentó en el Megane E-Tech 100% eléctrico, es compatible con Android Auto y Apple CarPlay, con o sin cable, y funciona realmente bien. No obstante, si no te gusta hablar con las máquinas, también puedes usar la pantalla táctil vertical central de 10,4", de serie en todas las versiones. Por otra parte, frente al conductor, una segunda pantalla de 10,3" muestra información sobre la conducción así como la navegación, justo delante de los ojos del piloto. En línea con su fuerte ambición, el Symbioz también está muy bien equipado

en términos de seguridad pasiva y activa, con hasta 29 ayudas a la conducción de última generación (ADAS). Entre ellos se encuentran el sistema Active Driver Assist (asistencia a la conducción de nivel 2) y la adaptación inteligente de la velocidad, que se encuentran entre los más avanzados del segmento. Su arquitectura híbrida combina dos motores eléctricos –uno principal de 36 kW junto con un HSG (High-Voltage Starter Generator) de 18 kW– y un motor de gasolina de 1.6 litros y 4 cilindros de 69 kW (94 CV) asociados a una caja de cambios multimodo inteligente sin embrague y a una batería de 1,2 kWh. La caja de cambios tiene 4 marchas para el motor de gasolina y 2 relaciones para el

Lo bueno de las mecánicas híbridas es que ofrecen el confort y el silencio de la conducción eléctrica y no tienen las limitaciones asociadas a la carga de la batería

Ficha	PRECIO	POTENCIA	PRESTACIONES	PESO	EFICIENCIA	A LA VENTA
	Desde 33.360 euros.	145 CV. 205 Nm.	0-100 km/h: 10,6 s. Vel. máx: 170 km/h.	1.423 kg.	4,7 l/100 km.	Ya.

motor eléctrico principal. El motor E-Tech full hybrid desarrolla un total de 145 CV y ofrece hasta 14 combinaciones de funcionamiento entre el motor de combustión y el motor eléctrico para optimizar el consumo de combustible.

Lo bueno de este tipo de mecánicas es que ofrecen el confort y el silencio de la conducción eléctrica en ciudad y no tiene todas las limitaciones asociadas a la carga de la batería. Gracias a su bajo peso, su diseño aerodinámico y la tecnología híbrida E-Tech, el consumo de combustible en el ciclo WLTP es de 4,7 litros/100 km y las emisiones de CO₂ son de apenas 105 g/km. Este nivel de eficiencia significa que el coche tiene una autonomía de hasta 1.000 kilómetros. Nosotros, durante nuestra toma de contacto por Valencia, en conducción normal con ciudad y autopista, hicimos un consumo de 5,3 litros y, cuando nos subimos al coche, con el depósito lleno, la autonomía marcaba casi 800 km. Al día siguiente, en un recorrido eminentemente urbano, llegamos a hacer 4,3 l/100 km. En este sentido, merece la pena destacar que todos los arranques se realizan en modo eléctrico, por lo que es posible conducir hasta un 80% del tiempo sin usar el motor térmico en ciudad en nuestro día a día, con un ahorro de combustible de hasta el 40% en comparación con un motor de gasolina convencional en el ciclo urbano. En autopista, la

Su gran nivel de eficiencia le permite tener una autonomía de 1.000 km

arquitectura del grupo motopropulsor permite que el motor de combustión impulse directamente las ruedas, sin que sea necesario que giren los motores eléctricos. Parece magia, pero pensamos que esta tecnología es de las más adecuadas para el presente inmediato.

También podemos cambiar el carácter del coche con los distintos modos de conducción. Otra novedad es el sistema E-Save, que se activa mediante un botón situado en el lado izquierdo del volante y mantiene la carga de la batería en un mínimo del 40%. Este nivel garantiza unas prestaciones óptimas en condiciones exigentes.

Desarrollado sobre la plataforma CMF-B utilizada por Clio y Captur (segmento B) y Arkana (segmento C), el nuevo Symbioz presenta unas proporciones equilibradas en las que incluso su voladizo trasero, que le confiere un gran maletero, aporta fluidez a las líneas generales. La trasera se equilibra con un frontal moderno, donde un capó alto y horizontal se une a un frontal muy vertical. A lo largo de toda la carro-

cería, el protagonista es, sin duda, el nuevo logotipo Renault, que es omnipresente. Es posible encontrarlo completo, cortado verticalmente para convertirse en la firma luminosa o pasar a ser el patrón que da forma a la parrilla. A nosotros, al verlos juntos, nos llamó mucho la atención el parecido con el Scenic E-Tech cien por cien eléctrico.

Otro apunte, todas las llantas del Symbioz, tanto de 18 como de 19 pulgadas, son nuevas y exclusivas de este modelo. Su diseño afilado juega con efectos gráficos dinámicos para dar la ilusión de que la rueda está en movimiento incluso cuando está parada. Llamen especialmente la atención las grandes llantas de 19 pulgadas de las versiones esprit Alpine e iconic –hay tres acabados disponibles: techno, esprit Alpine e iconic–. El nuevo Renault Symbioz ya está a la venta y las primeras entregas tendrán lugar en septiembre. Los precios oscilan entre los 33.360 y los 36.330 euros –sin descuentos ni promociones–. Esto equivale a unos 6.000 euros más que un Captur y 4.000 euros más que un Arkana con una mecánica similar. A través del crédito multiopción Preferente, el Renault Symbioz E-Tech full hybrid 145 se ofrece en versión techno con una cuota de 169 euros al mes. Más adelante se comercializará la versión evolution y se ampliará la oferta mecánica con motores gasolina mild hybrid.

LOS SUV, DE MENOR A MAYOR



4.239 mm

CAPTUR Se acaba de actualizar la segunda generación. Cuenta con 5 versiones mecánicas, de 90 a 145 CV. Desde 21.039 €.



4.413 mm

SYMBIOZ El último en llegar a la familia. Por el momento solo está disponible en versión híbrida de 145 CV. Desde 33.360 €.



4.510 mm

AUSTRAL También con todas las versiones Eco, en este caso de 160 (mild hybrid) o 200 CV (híbrido). Desde 30.875 €.



4.568 mm

ARKANA Renovado en julio de 2023, ha sido un auténtico éxito comercial. Con 140, 145 o 160 CV, todos son Eco. Desde 27.615 €.



4.710 mm

RAFALE Este SUV cupé llega con la versión híbrida de 200 CV y, a finales de año, llegará un híbrido enchufable. Desde 41.807 €.



4.722 mm

ESPACE Con 5 o siete plazas, mide 21 cm más que el anterior y se ofrece con mecánica híbrida de 200 CV. Desde 41.382 €.



Está muy bien equipado en términos de seguridad pasiva y activa, con hasta 29 ayudas a la conducción de última generación (ADAS).





Ferrari F40

GT Spirit nos trae esta excelente recreación del deportivo italiano en escala 1:18.

EL MES PASADO OS HABLAMOS largo y tendido sobre el diseñador italiano Leonardo Fioravanti, culpable entre otros muchos de las formas de este deportivo eterno. Homenaje a los 40 años de Ferrari, en un principio pensaron producir tan solo 400 unidades, pero fue tal el éxito del modelo que salieron más de 1.300 coches de

Maranello (la cifra oficial son 1.311 unidades). En su día costaba unos 40 millones de pesetas (240.000 euros), pero hoy cambian de dueño por más de dos millones de euros y la cotización sigue en aumento. Los más comunes son los rojos, pero a nosotros nos ha parecido bastante singular esta unidad en azul metálico. Al ser de resina, la maqueta no tiene

partes móviles, pero eso no impide contemplar los miles de detalles que los especialistas de GT Spirit han sabido reproducir a la perfección. Al ser un modelo en escala 1:18, mide unos 30 centímetros. Un tamaño perfecto para ser protagonista en cualquier vitrina que se precie. Solo le faltaría un botón para poder escuchar la melodía de esa mecánica V8 turbo.

AUTOMOBILIA

1 | FERRARI F40 (1989)

Fabricante: **GT-Spirit**. Escala: **1:18**.
Ref.: **GT914**. Material: **Resina**.
Unidades: **999**. Precio: **109,95 euros**.

2 | AUDI R8 LMX V10 (2014)

Fabricante: **DNA**. Escala: **1:18**.
Ref.: **DNA000034**. Material: **Resina**.
Unidades: **320**. Precio: **149,95 euros**.

3 | OPEL MANTA i240 (1985)

Fabricante: **Norev**. Escala: **1:18**.
Referencia: **183301**. Material: **Metal**.
Unidades: **750**. Precio: **79,95 euros**.

4 | FERRARI 365 GTB/4 "MIAMI VICE" (1969)

Fabricante: **KK-Scale**. Escala: **1:18**.
Ref.: **KKDC180612**. Material: **Metal**.
Precio: **89,95 euros**.

5 | BMW M3 (E46) (2000)

Fabricante: **Norev**. Escala: **1:18**.
Referencia: **183000**. Material: **Metal**.
Unidades: **1.000**. Precio: **109,95 euros**.

6 | MERCEDES MAYBACH EQS SUV (2024)

Fabricante: **Norev**. Escala: **1:18**.
Ref.: **B66960592**. Material: **Metal**.
Unidades: **2.000**. Precio: **179,95 euros**.

7 | BUGATTI EB110 GT (1991)

Fabricante: **TSM**. Escala: **1:43**.
Ref.: **TSM430675**. Material: **Resina**.
Precio: **89,95 euros**.



PORSCHE

APPROVED



Porsche Taycan Turbo S

99.700 €

- Kilómetros: 57.051 km
- Fecha de matriculación: 10/2020
- Potencia: 560 kW / 761hp
- Paquete Sport chrono
- Techo Panorámico
- Faros LED- Matrix
- Batería de altas prestaciones Plus
- Llantas pintadas en color exterior



Porsche 718 Boxster T (982)

84.718 €

- Kilómetros: 4739 km
- Fecha de matriculación: 04/2023
- Potencia: 220 kW / 300 hp
- Paquete Sport chrono
- Asientos deportivos
- Llantas pintadas en color Negro (satinado)
- Asientos calefactables



Porsche Cayenne E-Hybrid

91.900 €

- Kilómetros: 21.118 km
- Fecha de matriculación: 12/2021
- Potencia: 340 kW / 462 hp
- Paquete exterior en color Negro (alto brillo)
- Techo panorámico
- Salidas de escape deportivas en color Negro
- Llantas Cayenne Design de 21"

¿Re-divertirse? ¿Re-apasionarse? Re-estrenar un Porsche.

Vehículos de Re-estreno Porsche Approved.

Elegir un Porsche es decidirse por una máquina casi perfecta destinada a proporcionar sensaciones de conducción únicas mientras mantiene un alto valor de mercado.



Centro Porsche Barcelona

C/ Botánica, 89
08908 Hospitalet de Llobregat
(Barcelona)
Tel. 930 181 300

Showroom

C/ de París, 123
08036 Barcelona
Tel. 930 181 300

Avinguda de Cerdanyola, 89
Sant Cugat de Vallés,
08173 Barcelona
Tel: 930 002 783

porsche-barcelona.com

Los datos de consumo de combustible y emisiones de estos vehículos han sido medidos de conformidad con el procedimiento de ensayo NEDC. Estos valores no son comparables a los valores obtenidos con arreglo al procedimiento WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure o Procedimiento Mundial Armonizado para Ensayos de Vehículos Ligeros), un procedimiento de medición más realista para determinar los datos de consumo y de emisiones contaminantes (CO₂) y cuya consecuencia es que en muchas ocasiones, los valores de consumo y de emisiones contaminantes (CO₂) determinados por el procedimiento de ensayo WLTP son superiores a los determinados siguiendo el procedimiento de ensayo NEDC. Usted podrá encontrar más información sobre la diferencia entre WLTP y NEDC en el siguiente enlace www.porsche.com/wltp.



AUTOTRADE



Bentley Continental GT W12
Año 2019



Mercedes SL 55 AMG
4Matic + 2023 4 plazas



Mercedes SLS AMG Cabrio



Porsche 992 Dakar
Nuevo a estrenar



Ferrari Roma
2.500 Km



Porsche 911/991 Carrera GTS
26.000 Km



Lamborghini
Aventador S 740 CV



Ferrari F430 F1 Coupé
24.000 Km



Bentley Continental GT S
V8 Año 2023



Ford GT 2005
5.4 557 CV 3.000 Millas



Mercedes SLS AMG Coupé
Año 2010



Ferrari F8 Tributo

*Hacemos custodia
y mantenimiento
anuales de
clásicos y
deportivos*

Consultar precio



McLaren 600 LT Spider
7.000 Km



Ferrari SF90
Stradalle 600 Km



Chevrolet Camaro 350 SS
Año 1969



Porsche 964 Speedster



Ferrari FF F1
30.000 Km



Tesla Model Y
Año 2022



Audi RS3 Sportback Quattro
400 CV Año 2023



BMW 640i Cabrio
xDrive Auto M



Delage DM Año 1928



Volkswagen Golf GTE
1.4 TSI Hybrid Año 2023



Porsche Panamera 4S
Auto 2009



Mercedes A 45 AMG 4Matic
381 CV Año 2017



Range Rover Sport SDV6 306 CV
Autobiographic Dinamic



Mercedes G 63
AMG 585 CV



Porsche Macan GTS
PDK Año 2020

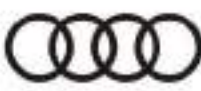


Cadillac Escalade 8 Plazas
V8 Auto Año 2012



Porsche Cayenne
GTS Auto

AUTOGUÍA.

ABARTH   Tel. 91 885 37 00 / www.abarth.es	ALPINE   Tel. 910 382 323 / www.alpine-rrg.com/es_es	BENTLEY   Tel. 91 521 21 41 / madrid.bentleymotors.com Tel. 932 896 363 / www.carsgallery-bentley.es	BYD AUTO   Tel. +31 (0)10 2070888 / www.bydauto.eu
AIWAYS   Tel. 900 118 808 / www.aiways-mobility.es	ASTON MARTIN   Tel. 93 289 63 63. www.carsgallery-astonmartin.es Tel. 91 457 76 34. www.astonmartindealers.com	BMW   Tel. 91 335 05 05 / www.bmw.es	can-am   Tel. 91 544 79 80 / www.nauticaonieva.com
Alfa Romeo   Tel. 91 885 37 00 / www.alfaromeo.es	Audi   Tel. 93 402 89 67 / www.audi.es	BUGATTI   Tel. 91 458 55 59 / www.bugatti-cars.com	CITROËN   Tel. 91 585 11 00 / www.citroen.es



Tu especialista
Ferrari & Maserati
Mantenimiento, reparación y restauración
con el mejor equipo de profesionales

Camino de Hormigueras, 178 - Nave 6 - 28031 Madrid (Spain)

T. (+34) 91 223 70 68
M. (+34) 629 201 502

www.gtstradale.com
info@gtstradale.com
[facebook/gtstradale](https://facebook.com/gtstradale)



* GT STRADALE es un taller mecánico independiente especialista en Ferrari y Maserati. GT STRADALE emplea piezas genuinas adquiridas del distribuidor oficial. GT STRADALE no tiene ninguna vinculación con Ferrari, S.P.A.

Ferrari

APPROVED

CERTIFIED PRE-OWNED PROGRAMME

INSPECCIÓN DETALLADA
POR TÉCNICOS FERRARI

HISTORIAL Y PROCEDENCIA
VERIFICADO EN CADA FERRARI

GARANTÍA FERRARI

FERRARI OFFICIAL DEALER | MARBELLA



Ferrari F8 Tributo | 2020 | 20.750 Km. | Approved



Ferrari 296 GTB | 2022 | 27.078 Km. | Approved



Ferrari Portofino | 2018 | 10.787 Km. | Approved

FERRARI OFFICIAL DEALER | BARCELONA



Ferrari F8 Tributo Spider | 2021 | 21.000 Km. | Approved



Ferrari 812 GTS | 2021 | 13.000 Km. | Approved



Ferrari 296 GTB | 2023 | 1.700 Km. | Approved

FERRARI OFFICIAL DEALER | MADRID



Ferrari Roma | 2024 | 50 Km. | Approved



Ferrari 296 GTB | 2022 | 9.780 Km. | Approved



Ferrari GTC4 Lusso | 2017 | 20.908 Km. | Approved



Red de concesionarios Ferrari España

Ferrari Marbella

Avda. Norberto Goizueta, s/n
29670 San Pedro Alcántara, Marbella
Tel: +34 95 278 22 11
ferrari@cdesalamanca.com
marbella.ferraridealers.com

Ferrari Barcelona

Paseo de la Zona Franca, 10
08038 Barcelona
Tel: +34 93 289 63 63
ferrari@quadis.es
barcelona.ferraridealers.com

Ferrari Madrid

Puerto de Somport, 8
28050 Madrid
Tel: +34 91 048 81 70
ferrarimadrid@santogal.es
madrid.ferraridealers.com

Ferrari Service Valencia

Avda. Maestro Rodrigo, 307
46035 Valencia
Tel: +34 96 347 91 99
ferrari@quadis.es
barcelona.ferraridealers.com

Ferrari.com

AUTOGUÍA

DACIA

Tel. 902 245 200 / www.dacia.es



FIAT

Tel. 91 885 37 00 / www.fiat.es



DS AUTOMOBILES

Tel. 915 851 955 / www.dsautomobiles.es



Ford

Tel. 91 714 51 00 / www.ford.es



DFSK

Tel. 910 887 979 / www.dfsmotors.es



HONDA

Tel. 900 204 205 / www.honda.es



Ferrari

Tel. 91 411 34 80 / www.ferrari.com/es



HYUNDAI

Tel. 91 360 52 60 / www.hyundai.es



INEOS

Tel. 900 031 151 / www.ineosgrenadier.com/es/



KIA

Tel. 91 579 64 66 / www.kia.es



JNECOO

www.jaecooglobal.com

JNECOO



Koenigsegg

Tel. 952 79 39 09 / www.firstcargroup.com



JAGUAR

Tel. 91 578 62 00 / www.jaguar.com/es



Lamborghini

Tel. 91 715 40 11 / www.lamborghini-madrid.com
Tel. 93 362 41 23 / www.lamborghini-barcelona.es



Jeep

Tel. 91 484 65 72 / www.jeep.es

Jeep



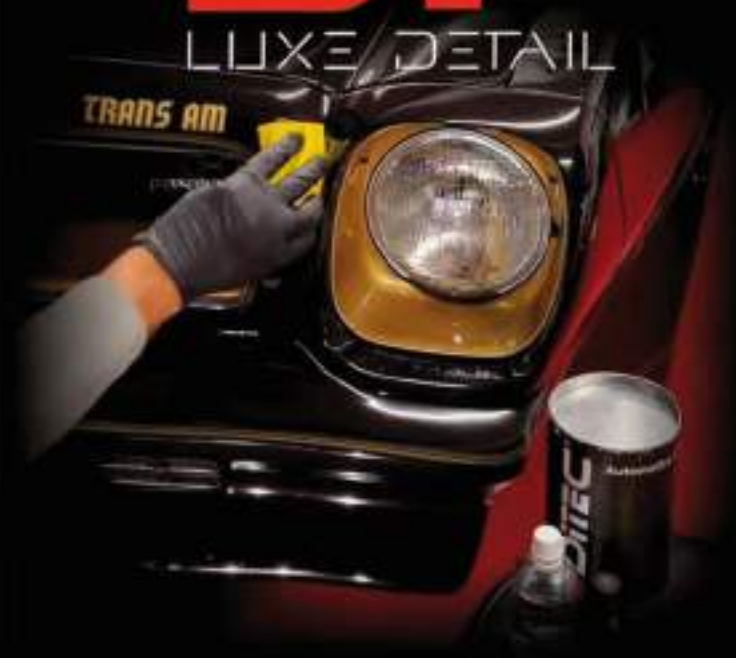
LANCIA

Tel. 91 885 37 00 / www.lancia.es



DP

LUXE DETAIL



C/ Vereda de Barros 38
P.I. Ventorro del Cano
Boadilla del Monte (Madrid)

622496758 @dpluxedetail

info@detailing-pulauto.es



Discovery

2017
100.981 km.
37.900 €



Jaguar E-Pace

2023
23.467 km.
44.000 €



Defender

2024
25.000 km.
85.000€



Maserati Ghibli

2017
36.000 km.
49.900 €



Porsche Macan

2020
44.899 km.
65.000 €



Porsche Panamera

2017
43.420 km.
96.900 €



Range Rover Sport

2019
68.182 km.
102.900 €



Range Rover Vogue

2018
95.170 km.
70.900 €



Range Rover Velar

2018
155.690 km.
42.000 €

C. de Salamanca

Calle Metalurgia, 1. 28108 Alcobendas - Madrid. +34 918 26 80 26 - vomadrid@cdesalamanca.com

www.cdesalamanca.com/coches-ocasion



LAND ROVER

Tel. 91 578 62 00 / www.landrover.com/es



Maserati

Tel. 91 411 34 80 / www.maserati.com



MG MOTOR

Tel. 911 09 55 55 / www.mgmotor.eu/es-ES/



OMODA

Tel. 900 989 191 / www.omodaoficial.es



LEXUS

Tel. 91 050 57 00 / www.lexusauto.es



MAZDA

Tel. 91 418 54 80 / www.mazda-es.com



MINI

Tel. 91 335 05 05 / www.mini.es



OPEL

Tel. 91 456 92 00 / www.opel.es



LYNK & CO

Tel. 800 000 244 / www.lynkco.com



McLaren

Tel. 930 155 346 / www.barcelona.mclaren.com



MITSUBISHI

Tel. 91 387 74 00 / www.mitsubishi-motors.es



PAGANI

Tel. 902 320 530 / www.pagani.com



LOTUS

Tel. 662 576 393 / www.lotuscarwagen.com



Mercedes-Benz

Tel. 902 99 86 06 / www.mercedes-benz.es



MORGAN

Tel. 914 57 76 34 / www.tayre.es/morgan



PEUGEOT

Tel. 91 347 20 00 / www.peugeot.es

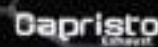
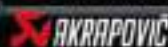


SIGUENOS

Contacto
+34 910572936
+34 638524900
+34 630450122

WRAPPING • DETAILING • MULTIMEDIA • PERFORMANCE

OFFICIAL DEALER



AGUILERA AUTOPREMIUM



Mercedes CLA 45 AMG Shooting Brake

Año: 2017; 92.530 km; 381 CV
Precio: 34.990€



BMW M2 Competition

Año: 2020; 63.584 km; 410 CV
Precio: 55.990€ (IVA Dedu.)



BMW M3 CS

Año: 2024; 2.786 km; 551 CV
Precio: 154.990€ (IVA Dedu.)



Porsche 991.2 Carrera

Año: 2016; 67.239 km; 370 CV
Precio: 98.990€



Aston Martin Vantage

Año: 2012; 99.744 km; 426 CV
Precio: 59.990€



Mercedes-Benz AMG GTC Roadster

Año: 2017; 39.468 km; 557 CV
Precio: 129.990€



Porsche 992 GT3 Touring

Año: 2022; 14.014 km; 510 CV
Precio: 219.990€



Porsche 992 GT3

Año: 2021; 16.524 km; 510 CV
Precio: 219.990€



Porsche 992 Carrera S Cabriolet

Año: 2020; 39.987 km; 450 CV
Precio: 154.990€



**Cadillac Escalade ESV
Sport Platinum**

Año: 2024; 66 km; 425 CV
Precio: 174.990€ (IVA Dedu.)



**Audi
RSQ8**

Año: 2020; 13.821 km; 600CV
Precio: 134.990€



**Range Rover Sport HSE Dynamic
V6 3.0 Supercharged**

Año: 2018; 56.184 km; 380 CV
Precio: 59.990€



Polestar  Tel. 900 861 699 / www.polestar.com	SEAT  Tel. 93 487 88 55 / www.seat.com	SERES  www.seresmotor.es	PARA ANUNCIARSE EN LA AUTOGUÍA 915 946 930	
PORSCHE  Tel. 91 203 56 01 / www.porsche.es	SKODA  Tel. 93 402 89 67 / www.skoda.es	SUBARU  Tel. 91 369 28 90 / www.subaru.es		TOYOTA  Tel. 91 151 33 00 / www.toyota.es
RENAULT  Tel. 91 374 22 00 / www.renault.es	smart  Tel. 902 99 86 06 / www.smart.com	SUZUKI  Tel. 91 151 95 50 / www.suzuki.es		Volkswagen  Tel. 93 402 89 67 / www.volkswagen.es
ROLLS-ROYCE  Tel. +377 97 97 97 30 / www.rolls-roycemotorcars.com	SSANGYONG  Tel. 91 151 05 85 / www.ssangyong.es	TESLA  Tel. 91 038 21 34 / www.tesla.com/es		VOLVO  Tel. 91 566 61 00 / www.volvocars.es

SUSCRÍBETE A car

Y consigue hasta 8 números gratis




2 años

24 NÚMEROS CAR

85,50€*

1 año

12 NÚMEROS CAR

49,95€*

23% dto

6 NÚMEROS CAR

26,50€*

21% dto

3 NÚMEROS CAR

13,50€*

Y sigue toda la actualidad en la newsletter de **revistacar.es**

CORREO DE ATENCIÓN A SUSCRIPTORES: CAR@ZENDIS.ES

Horario: lunes a viernes 10.00 a 19.00 Oferta válida solo en el territorio nacional. Hasta el 31 de diciembre de 2024. De conformidad con la normativa vigente en materia de protección de datos, le informamos de que los datos personales solicitados pasarán a formar parte de un fichero titularidad de Team CAR Spain Publicaciones, S.L., con domicilio en la calle Gobelos, 25 28023 Madrid (La Florida), con la finalidad de gestionar su suscripción y prestarle los servicios de información acerca de las ventajas y descuentos inherentes a la misma, así como mantenerle informado por cualquier medio incluido el electrónico, de otras ofertas y promociones propios o de terceros que puedan ser de su interés, aún cuando haya finalizado su suscripción, y en caso de desear oponerse a este tratamiento, podrá hacerlo en el momento de informar de los datos, así como ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición al tratamiento de sus datos, dirigiéndose a progresar en la dirección electrónica car@zendis.es o en la dirección postal anteriormente mencionada. En caso de baja de la suscripción a Team CAR Spain Publicaciones, no existe devolución del importe por parte de Team CAR Spain Publicaciones.

* Promoción válida para pagos con recibo domiciliado y tarjeta. Tres números gratis con la suscripción de un año y ocho con la de dos años.





When the perfection Turns into obsession



Jaguar F-Type 2016
26.000 kms
59.500€



VW Golf GTI MK1
5.000 kms desde restauración
28.000€



Land Rover Defender
TD4 Corto 2009
Preparación Chelsea Truck
95.500€



Porsche 718 Boxster 2019
29.900 kms
70.500€



Porsche 911 SC
19.500 Millas (31.200 Kms)
Estado Original.
120.500€



BMW Z3 2.2i
58.000 kms
19.500€



Porsche 993 4S 1997
97.500Kms
131.000€



Land Rover Wolf Original
Incluidoremolque Sankey
48.500€



Visita el Stock Actualizado y la información ampliada de cada vehículo.



Corvette C3 Stingray 454 Big Block
Año 1972
Completamente original
81.500€

Classic
Sttoon

**Custom-built and Restored by us
Reimagined by you**

www.sttoonclassic.com

C/ Vereda de los Barros, 40 Pol. Ind. Ventorro del Cano (Boadilla del Monte) Madrid Telf.: 91 064 85 04 Email: info@sttoon.com



Bentley Barcelona

Bentley Barcelona - Passeig de la Zona Franca, 10. 08038 Barcelona. +34 933 03 77 66 - info@bentley-barcelona.es



Bentley Continental GTC Speed Right

2022, Extreme Silver / Black
23.600 km, 329.000 €



Bentley Bentayga V8

2021, Titan Grey / Newmarket Tan
15.000 km, 279.000 €



Bentley flying Spur Hybrid

2022, Magnetic / Black
27.000 km, 199.900 €

Bentley Madrid

Bentley Madrid - Parque Empresarial Prado del Espino, Calle Vidrieros, 5. 28660 Boadilla del Monte. +34 914 58 55 59 - info@bentleymadrid.com



Bentley Continental GT S V8

2023, Cambrian Grey / Hotspur & Beluga
10.000km, 289.000€



Bentley Flying Spur W12

2017, Black Sapphire / Linen
50.254 km, 99.000€



Bentley Bentayga V8 First Edition

2020, Anthracite / Beluga
54.064 km, 195.000€

Bentley Marbella

Bentley Marbella - Av. Norberto Goizueta, s/n. 29670 San Pedro Alcántara, Marbella, Málaga. +34 952 78 52 58 - info@bentley-marbella.es



Bentley Bentayga V8

2019 Glacier White
62.000km, 148.900€



Bentley Flying Spur V8

2021 Midnight Esmerald
52.298km, 208.900€



Bentley Continental GTC V8

2021 Verdant
16.274km, 266.900€

Nos obsesionamos con cada detalle.

Porque sabemos que tú también lo harás. Sólo su concesionario certificado por Bentley puede ofrecerte la confianza de que su coche es exactamente como Bentley lo pensó, inspeccionado y probado por técnicos capacitados de Bentley, le proporcionamos un historial de servicio totalmente validado y lo cotejamos con las especificaciones de construcción originales.

Para obtener más información, selecciones la unidad Bentley que le interese y póngase en contacto con el concesionario de referencia.

El nombre Bentley y la B alada son marcas registradas. © 2022 Bentley Motors Limited.

CERTIFIED
— BY —
BENTLEY

VEHÍCULOS SEMINUEVOS

Especialistas en vehículos premium y de alta gama
¡Encuentra tu próximo coche!

Más de 100 vehículos Premium de ocasión.

TAYRE SPORT

Desde 1965



**CONSULTA
NUESTRO STOCK**

**COMPRAMOS
SU COCHE**

C/ López de Hoyos, 64
28002 - Madrid
91 562 64 81
@tayreautomoción



Ford Bronco Wildtrack

Potencia: 330 CV, KM: 38.740.
Matriculación: 2022. **83.000€**



Aston Martin Vantage V8

Potencia: 510 CV, KM: 6.555.
Matriculación: 2022. **187.000€**



Maserati Quattroporte V6

Potencia: 275 CV, KM: 70.200.
Matriculación: 2015. **39.800€**



Porsche 911 Carrera 4 Cabrio

Potencia: 345 CV, KM: 60.000.
Matriculación: 2010. **77.000€**



Maserati Ghibli V6

Potencia: 306 CV, KM: 65.100.
Matriculación: 1994. **48.000€**



Mercedes-AMG 63 GLE Coupé

Potencia: 557 CV, KM: 10.655.
Matriculación: 2019. **81.000€**



McLaren 650 Spider

Potencia: 650 CV, KM: 25.420.
Matriculación: 2015. **169.000€**



Ford F-150 Raptor

Potencia: 450 CV, KM: 52.800.
Matriculación: 2021. **123.200€**



Aston Martin Vantage S V8

Potencia: 436 CV, KM: 38.800.
Matriculación: 2017. **85.000€**

TAYRE.es

Limpio y ordenado, así es como lo hacemos

CENTRO DE CARROCERÍA Y PINTURA



ASTON MARTIN



BENTLEY



- Tecnisport Madrid es el centro de reparación autorizado y designado por Maserati, Aston Martin y certificado oficial por Bentley y Rolls Royce
- Nuestros estándares de calidad son los más altos y exigentes
- Centro de reparación Body Paint & Aluminum Center & carbon
- Box de carrocería con iluminación independiente acabado inox
- Box de aluminio equipado con las últimas tecnologías disponibles, sistemas de bancada, máquina trifásica de puntos de acero de alta resistencia, equipos de remachado de aluminio, aspiración de humos / gases y aspirador Vas de partículas de aluminio.B
- Cabina de pintura de 8m y doble iluminación led, flujo de aire tecnología inverter y quemador vena de aire, con pantalla táctil de alta tecnología y acabado Inox
- Zona control de calidad, túnel de iluminación con luz cálida y fría para el estricto control de calidad de nuestros trabajos

JULIA 911

— PORSCHE SPECIALIST —



356 B 1600 BT5 Cabrio (1960) / Color Blanco Ivory con interior negro / Certificado Porsche + Kardex / Trabajos de restauración y renovación recientes / Historial / Kit de frenos de disco



356 B BT6 (1962) / Gris con interior rojo / Matricula de Barcelona de 1967 / Antigua restauración / Coche mantenido en Julià 911 desde hace más de 20 años / Mejoras de motor



911 2.0 SWB (1967) / Color Sand Beige con interior negro / Chasis corto / Matricula histórica / Certificado Porsche / Matching Numbers / Volante de madera / Historial



944 Turbo 220cv (1985) / Manual / 172.943km / Color gris con interior negro / Libro de usuario y de mantenimiento original sellado / Distribución reciente / Radio Blaupunkt SQR46



964 Carrera 2 (1990) / Manual / 197.678km / Color Rojo Guardia / Nacional / Opción 220 / No Sunroof / No limpia trasero / Libros originales / Buen mantenimiento / Aire Acondicionado



996 Turbo (2001) / Tiptronic S / 129.915km / Color Seal Grey con interior negro / Nacional / Suspensión Bilstein PSS10 / Llantas BBS Motorsport / Libros originales / Extras Porsche Exclusive



996 Carrera MK2 (2002) / Manual / 175.837km / Color Negro Basalto con interior negro / chasis Sport + asientos sport / Libro sellado en CP Porsche y especialistas / IMS de rodillos



997.2 Carrera S (2009) / 57.715km / PDK / Nacional / Color gris Ártico con interior negro / Paq. Sport Chrono Plus / Volante SportDesign / Asientos Sport / Libro sellado



997.2 Targa 4S (2009) / 64.993km / PDK / Nacional / Color Azul Medianoche con interior negro / Asientos Confort ventilados+calefactados / Sonido BOSE / Libro sellado



Nº1 EN VENTA DE VEHÍCULOS EN CANARIAS



PORSCHE 911 GT3 RS
525 CV / AÑO 2023 / 3.200 KM
449.990 €



AUDI RS 6 PERFORMANCE
450 CV / AÑO 2021 / 49.000 KM
78.990 €



AUDI RS 4 AVANT
450 CV / AÑO 2021 / 49.000 KM
78.990 €



AUDI Q8 60 TFSIe
462 CV / AÑO 2022 / 64.000 KM
74.990 €



TOYOTA GR YARIS
261 CV / AÑO 2024 / A ESTRENAR
41.990 €



AUDI Q4 SPORTBACK E-TRON
204 CV / AÑO 2021 / 67.000 KM
37.990 €



MINI SE JCW
217 CV / AÑO 2024 / 100 KM
35.990 €



BMW X4 XDRIVE 20d
190 CV / AÑO 2019 / 136.000 KM
34.990 €



LAND ROVER EVOQUE 2.0D
240 CV / AÑO 2019 / 61.000 KM
32.990 €



LG LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

C/ Alfred Nobel nº19, Nave 3
35013 Las Palmas de Gran Canaria
Tel. 682 19 14 09

LG LANZAROTE

Avenida del Mayor s/n
35509 Playa Honda
Tel. 650 15 10 37

LG TENERIFE

C/ Cueva de cho Portada nº 16
38611 Santa Cruz de Tenerife
Tel. 638 40 61 59

www.lgautomocion.com



egocars.es // info@egocars.es // Tel. 656 545 340 - 96 281 53 47 // Avd. Alicante 185, Bellreguard (Valencia) // Junto a Gandia



McLaren Artura

680 CV, 2023, 50km, 309.999€ IVA dedu



Maserati MC20

630 CV, 2024, 4.000km, 294.999€ IVA dedu



McLaren 720S Coupé

720 CV, 2018, 26.000km, 224.999€



Porsche 991 GT3 RS

500 CV, 2015, 18.000km, 199.999€



Porsche 992 GT3RS Weissach

525 CV, 2023, 50km, 419.999€



Porsche Cayenne Coupé Turbo e-Hybrid GT

739 CV, 2024, 8.000km, 249.999€ IVA dedu



Land Rover Defender 90 Carpathian Edition

525 CV, 2023, 6.000km, 139.999€ IVA dedu



Lamborghini Urus

650 CV, 2021, 43.000km, 264.999€ IVA dedu



BMW XM

653 CV, 2023, 12.000km, 154.999€

Empresa especializada en la venta/compra
de vehículos de media y alta gama



PORSCHE 911 GT3
476 CV



MERCEDES G63 BRABUS
585 CV



PORSCHE 911 TURBO
420 CV



LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ
770 CV



BMW X3 M COMPETITION
510 CV



AUDI A5 SPORTBACK
190 CV



MERCEDES GT AMG
462 CV



MERCEDES GLE 63S
612 CV



MERCEDES GLE 350d
258 CV



NUEVO RENAULT MEGANE RS
300 CV



JEEP WRANGLER 4.0
177 CV



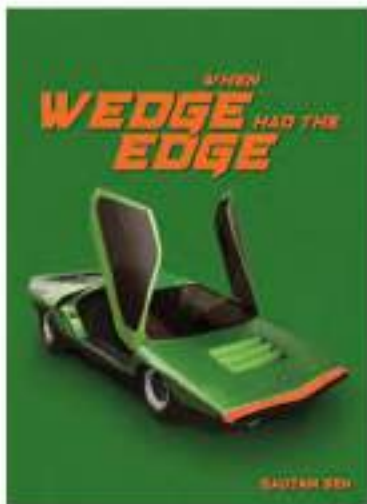
VW GOLF R 20° ANIVERSARIO
333 CV



Teléfono: 605 932 417

www.puertomotor.es // ventas4@puertomotor.es

C/Barranco esq. C/Estuario 11500 El Puerto de Sta María. (Cádiz)

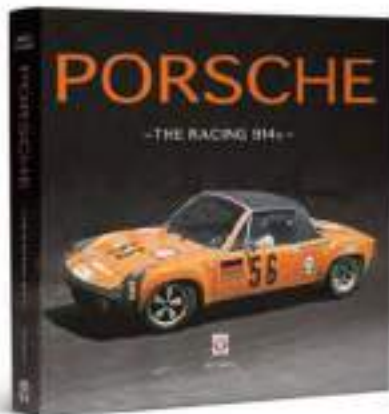


WHEN WEDGE HAD THE EDGE
480 páginas – Inglés – 160 euros

A finales de los 60 los diseños en cuña eran el futuro. Supuestamente aerodinámicos, y muy atractivos visualmente, estos diseños cautivaron la imaginación de aficionados y diseñadores, que crearon formas y soluciones estilísticas que aún hoy resultan atractivas. No es el primer libro que presentamos aquí de Gautam Sen, un autor que logra compaginar el análisis más sesudo con la capacidad de contar Historia del Automóvil de forma ágil y entretenida. Por fortuna vuelve a ser así, ya que nuestro libro del mes asusta con sus 480 páginas y sus más de 250 coches analizados. Una pasada.

PORSCHE – THE RACING 914S
320 páginas – Inglés – 65 euros

Librazo sobre uno de los Porsche que de forma injusta ha tenido peor vida y fama, el Tipo 914. Desarrollado con Volkswagen, y presentado en 1969, el 914 nació con la difícil misión de sustituir al 911, juzgado como obsoleto en su momento por la fábrica, y al Karmann Ghia. No logró situarse de forma clara en el mercado, y durante un largo periodo, tampoco en el corazón de los aficionados. Sin embargo, el coche demostró un comportamiento en competición excelente, y fue perfecta cobaya para miles de experimentos y carreras de todo tipo. Hoy en día encontrar buenas unidades de 914 es casi imposible, especialmente del 914-6, y el mercado refleja lo deseable de un modelo que por fin es apreciado.



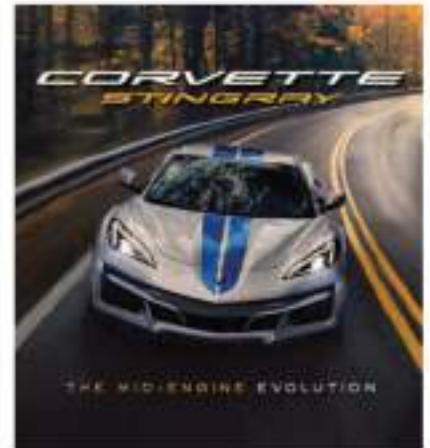
VW GOLF I ET II, LA RÉFÉRENCE
160 páginas – Francés – 45 euros

Dossier completísimo sobre un cincuentón que no ha dejado de evolucionar y enamorar a millones de automovilistas. Este libro responde a esa sensación que siempre planea entre los entusiastas del modelo: los Golf a seguir son los de las dos primeras generaciones. Y aquí tenemos explicados, con todo lujo de detalles, los diferentes modelos, variaciones entre mercados y los pequeños milagros del utilitario alemán.



CORVETTE STINGRAY – THE MID ENGINE REVOLUTION
224 páginas – Inglés – 55 euros

Ok, parece el enésimo libro sobre el Corvette, la leyenda americana... Pero no, no lo es. En este caso se centra en la última generación, que estrena una (muy eficaz) configuración de motor central y una estética exterior quizá demasiado similar a otros deportivos de la competencia. Al ser un libro oficial, los testimonios de los diseñadores y todo el equipo involucrado es sin duda lo mejor, junto a los bocetos, ideas no aceptadas y anécdotas.

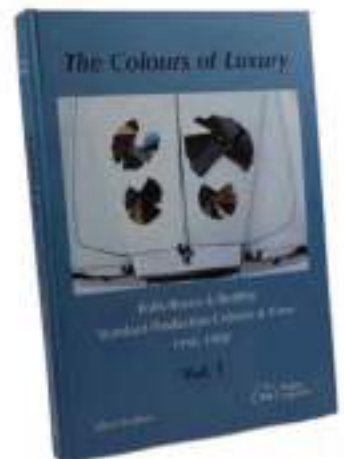


DE LOREAN – THE RISE, FALL, AND SECOND ACTS OF THE DELOREAN MOTOR COMPANY
192 páginas – Inglés – 50 euros

Es sorprendente la poca bibliografía que se puede encontrar sobre uno de los coches que más cultura pop arrastra, y con todos sus ingredientes: historia de superación personal, fama internacional, estrella de Hollywood, problemas con la ley... y todo desde una marca que solo produjo un modelo, icónico, espectacular, pero discreto en prestaciones e ingeniería. Este libro parece ser el definitivo sobre el deportivo americano, y se lee más como una novela que como un libro técnico sobre un automóvil.

COLORUS OF LUXURY VOL 1
244 páginas – Inglés – 175 euros

Sin duda uno de los libros más especiales que he tenido el placer de paladear. Es una de las cosas buenas de dedicarse al papel de motor, encontrar maravillas como esta escritas por gente con la necesidad irrefrenable de enseñar todos los detalles de su obsesión. Tras años de investigación, Oliver Bradbury ha escrito un libro sobre sus marcas fetiche, Rolls-Royce y Bentley, y sobre su especialidad, los materiales que conforman los acabados interiores y exteriores de los coches fabricados en Crewe. Nos habla del conocido cuero Connolly, pero también de la marquetería, las moquetas Wilton y las miles de combinaciones cromáticas de las pinturas exteriores y el interior del coche. Lo mejor de todo es que no es un libro técnico o para gente que a base de admirar los coches ha perdido la chaveta; al contrario, se deja leer con facilidad y resulta ser ligero, pese a su profundidad.



DRIVE YOUR OWN DREAM

CHELSEA 1979

PASIÓN POR LA VELOCIDAD Y EL AUTOMOVILISMO DE LUJO



Conoce nuestra exposición de vehículos nuevos, clásicos y pre-owned.



www.chelsea1979.com

Tel. +34 930 15 53 46

Carrer de la Botànica 81, L'Hospitalet de Llobregat
08908 - Barcelona - Spain

Hoyo 47

El 9 de julio se celebró en la capital el AutoBello más multitudinario de la temporada. Los astros se alinearon para que los asistentes a la edición 47º del gran evento de coches y relojes disfrutaran de los mejores movimientos del mundo..

POR: TEAM CAR



GRAN PREMIO AUTOBELLO

Una pieza muy inusual y poco común entre la relojería independiente, un Franc Vila SuperSonico con sonería de repetición de 5 minutos, en titanio.

PREMIO RELOJ MODERNO

H. Moser & Cie Streamliner cronógrafo flyback, en su versión más actualizada con el logo 'invisible' en la esfera azul, construido en acero.

PREMIO RELOJ VINTAGE

Precioso reloj de bolsillo de Patek Philippe & Co. con más de un siglo de antigüedad, con grabados en la caja y el asa. Vendido por José Anfruns en Barcelona.

TRAS CELEBRAR DURANTE 2024 LAS EDICIONES de Andorra, Gran Canaria, Valencia y Lisboa, el tour AutoBello aterrizó en Madrid, estrenando además una nueva ubicación. Si el año pasado el emplazamiento elegido fue el Club de Campo, esta vez el punto de reunión fue el Driving Range de los campos 3 y 4 del Real Club de Golf La Moraleja. En efecto los campos de golf son lugares idóneos para este tipo de eventos, donde los automóviles lucen magníficamente y los visitantes disfrutan de una elegante jornada al aire libre. El aspecto social y la camaradería es esencial en AutoBello, y el evento se convierte en un punto de encuentro para el sector automovilístico, tanto del mundo de los clásicos y deportivos como empresarial en general. Los automóviles se acomodaron a lo largo de toda la pradera, con el mostrador del jurado en la zona central. Cerca se instalaron numerosos puntos de restauración, perfectos

para combatir el calor y disfrutar de las vistas en buena compañía. Las barras de Mahou como siempre, se convirtieron en el punto de reunión por excelencia. No faltaron tampoco los espirituosos de Love Spirit, whisky Dalmore o Licores Trampero, ni los vinos de González Byass y Viña Pedrosa. Los asistentes disfrutaron además de la comida italiana de la Accademia del Gusto, los aperitivos de Grefusa, conservas Frinsa, Anchoas Revilla, Gracias Padre, tabacos Moods o el café Guilis. Este año además se estrenó la zona Gold con área chill out, que hizo las delicias de los gourmets. Y como no todo en la vida son coches y relojes, las residencias para soñar corrieron a cargo de Gilmar, mientras que Degussa ofreció a los asistentes la posibilidad de invertir en lingotes de oro y otros metales preciosos. Un clásico que nunca falta en AutoBello es el stand de la firma relojera más cercana al mundo del motor: TAG Heuer.



Entre los supercars modernos las estrellas del evento fueron sin duda los Bugatti EB110 (izquierda) y Centodieci, ambos en el genuino color azul que identifica a los coches galos.



Land Rover Defender.



Ferrari 512 TR.



Lamborghini Huracán.



Land Rover y Mercedes G.



Caterham Seven.



Alfa Romeo Junior.



Porsche 997 GT3 RS.



Chevrolet Impala.



Zona Ford con el nuevo Explorer al frente.



Buick Riviera.



McLaren Artura de competición.



Ineos Grenadier Quatermaster.



Aston Martin DBX 707.



Dodge Challenger.



McLaren GT.



VW Bulli y Porsche 911.



Dos Jeep Wrangler preparados por Roco 4x4.



Zona Lexus.



Kia EV9 y Porsche 911 GT2 RS Manthey.



Ford GT40.

Como siempre el espectáculo estuvo sobre el césped, con las mejores marcas y los deportivos más alucinantes. Porsche Ibérica expuso su última novedad, el flamante Macan Electric, que brilló rodeado por numerosos modelos de clientes de la marca. En una zona aparte se concentraron los miembros del Club Porsche España. Santogal, concesionario oficial Ferrari en Madrid, expuso el deseado Purosangue, el super-SUV que todos desean pero muy pocos podrán poseer. No faltaron otros modelos de la gama perfectos para el verano como el Roma Spider o el SF90 Spider.

Entre los Ferrari modernos, un maravilloso 812 Competizione en color rojo oscuro metalizado, fue el más admirado. Lamborghini Madrid convocó a sus clientes y amigos, algunos de ellos a los mandos del novedoso y espectacular Huracán STO. Astara Retail, distribuidora de la capital de Bentley, Maserati e Ineos, acotó un área con sus últimas novedades para clientes y amigos, con barra de Macallan incluida. Otros especialistas en automóviles de alto nivel de la capital como Autotrade, Aguilera Autopremium, Dreams Cars o PKW Drive Club no quisieron perderse el evento y expusieron magníficas piezas. No obstante, entre los supercars modernos las estrellas del evento fueron sin duda los Bugatti EB110 y Centodieci, ambos en el genuino color azul que identifica a los coches galos. El EB110 se presentó en 1991 y nació gracias a la iniciativa de Romano Artioli, el empresario que devolvió a la



Jaguar XK 120.



Aston Martin DB4 Zagato.



Ferrari 365 GTC.



Lamborghini Huracán Sterrato.



Ferrari 812 Competizione.



Alfa 4C Llagos Design.



Zona Morgan.



Zona PKW.



Zona Maserati.



BMW Z1.



Mercedes-AMG GT R.



Ford Explorer "Jurassic Park".

El Diablo Rojo

El **Alfa Romeo 6C 1750 Spider Zagato (1930)** fue el coche de carreras más antiguo que pudimos admirar en AutoBello, y para muchos el más fascinante de todos. Estamos ante un modelo clave de la marca italiana, protagonista de épicas participaciones en la Mille Miglia.



E

ES UNA DE LAS JOYAS DE LA COLECCIÓN

C. de Salamanca, y su nombre está íntimamente ligado a la Mille Miglia. La mítica carrera en carretera abierta se celebró entre 1927 y 1957. Se disputaba en el recorrido Brescia-Roma-Brescia, lo que sumaba las 1.000 millas que le daban nombre a la prueba. Todas las grandes marcas italianas como Alfa Romeo, Maserati, Lancia, Fiat o Ferrari, y muchas de las extranjeras como Mercedes-Benz o BMW, se ganaron su prestigio en esta mítica prueba cronometrada.

El célebre ingeniero Vittorio Jano se hizo cargo de la planificación de producto de Alfa Romeo en 1926, y el 6C fue su primera creación.

Su tarea consistía en crear un “automóvil ligero de prestaciones brillantes” que ganara carreras y admiradores, pero también que abriera nuevos mercados. El 6C reúne simplicidad estructural y sofisticación mecánica. Pero también ofrecía algo más: una alta potencia específica. El motor es una evolución del anterior motor 1.500 de seis cilindros en línea. Se produjo en diferentes versiones: con uno y dos árboles, sin y con compresor volumétrico –como el que estuvo en AutoBello– y su potencia oscilaba entre los 46 CV de la versión Turismo y los 102 CV del Gran Sport “culata Fija”. El bastidor de acero prensado estaba perfectamente equilibrado y era muy rígido, con ejes reforzados. Las ballestas no se montaban debajo de los largueros, sino en el exterior de la carrocería. De este modo el centro de gravedad más bajo aumentaba el agarre en curva. El depósito de combustible se colocó más atrás, para obtener una mayor carga en las ruedas traseras y mejorar

el equilibrio entre los ejes.

Tazio Nuvolari venció en la MM del 1930 con un 6C 1750, a un promedio de velocidad de 100,45 km/h. Fue la primera vez en esta carrera que se rompió la barrera de los 100 km/h de media. Diez minutos después, llegó el segundo clasificado, un increíble Varzi, al que Nuvolari había adelantado conduciendo con las luces apagadas, para que no fuera consciente de que se acercaba. Las preciosas tapas rojas de los faros de los 6C se colocaban para protegerlos. En aquella edición hubo ocho Alfa 6C entre los once primeros. Entre 1929 y 1933, salieron 2.579 unidades de la fábrica. Un número significativo considerando que se trataba de un deportivo muy caro. En Italia, el precio de venta oscilaba entre 40 y 60.000 liras: aproximadamente siete años de un salario medio.



Este bellissimo automóvil con carrocería Zagato se llevó uno de los principales galardones de AutoBello, el oso diseñado por el artista d'Emo.



Tazio Nuvolari venció en la Mille Miglia de 1930 con este modelo.

A la izquierda Jorge Hernández-Agero, “mantenedor de la belleza” de la colección C. de Salamanca, junto a su hermano Iván.

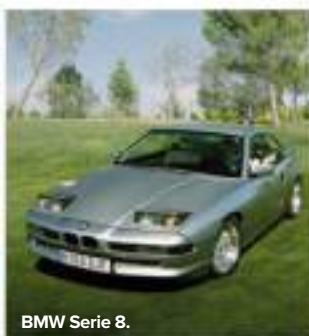




Barchetta Elva.



Alpine A290.



BMW Serie 8.



Renault 5 Turbo.



Mercedes-AMG GT R y Datsun Z.



Porsche de Valentín Motors.



4Vientos.



Zona Mini.



Nuevo Lancia Ypsilon
junto a un Aurelia clásico.



Zona Autotrade.



Rolls-Royce Phantom I 1929
"carrocería transformable".



Bugatti Centodieci.



Zona Lynx.



Ferrari F8 Tributo Spider.



Porsche 992 GT3 RS en la zona del Club Porsche España.



Zona Porsche Ibérica.



Zona Cupra.



Zona Audi.



AutoBello recomienda el consumo responsable.



Porsche 911 25 Aniversario.



Audi R8 biturbo de JR Parts.



Porsche 914.



Corvette Stingray.



Pegaso Z-102 Touring Serra.



Ferrari 275 GTB.



Zona Aston Martin.



Ferrari SF90 Spider.



Ferrari 308 GT4 Dino.



Lotus 3 Eleven.



Porsche GT3 de un "sixter".



Lotus Exige.



NEO 43 de Maxim Yachts.



Dos Huracán STO en la zona Lamborghini Madrid.



Honda NSX y Porsche 924.



50 años Volkswagen Golf

La marca organizó una exposición de todas las generaciones del compacto alemán y sus propietarios nos contaron algunas anécdotas.

Golf MK I



Propietario: Dionisio Cerdan Moya.

Modelo concreto: Golf GTI 1.6.

Historia: Puedo contar que fue mi primer coche cuando me saqué el permiso de conducir en el año 1993 y mi madre me prestó el dinero para comprarlo por haberme sacado el teórico y el práctico a la primera. Lo compré por 250.000 de las antiguas pesetas. Fue el primer coche con el que disfruté de unas vacaciones, con mi primo y sin mis padres en Benidorm con 18 años.

Golf MK II



Propietario: Javier Llorente Asenjo.

Modelo concreto y año: VW Golf GTI 5p Collection de 1991.

Historia: A pesar de tener un par de berlinas de lujo esperándonos, en nuestra boda, a la salida de la ceremonia, nos subimos al GTI. Que además, fue conducido por un buen amigo y antiguo dueño del coche.

Golf MK III



Propietario: Emilio Salmoral Portillo.

Modelo concreto y año: VW Golf III GTI de 1994.

Historia: Lo compré hace dos años, su estado de conservación es magnífico, tiene solo 68.000 kms y lo suelo utilizar para participar en algún rally de regularidad. También suelo realizar con él viajes de Madrid a Palencia. Ahora mismo lo estoy catalogando como Vehículo Histórico, para poder conducirlo más a menudo en Madrid. Es un coche muy usable, cómodo (para usar a diario) y rápido (dentro de sus limitaciones). Hoy en día, los Golf III son los menos atractivos para el gran público ya que perdió la agilidad del Golf II y con el IV el incremento de potencia fue considerable. Aun así, una vez al volante se percibe como un coche alegre y ligero.

Golf MK IV



Propietario: Ignacio de la Infanta Herranz.

Modelo concreto y año: Golf R32 de 2003.

Historia: Fue el último R32 mk4 vendido en España por canales oficiales, me llevó al altar el día de mi boda, llevó a mi mujer embarazada a dar a luz al hospital (con una funda en el asiento como las que se ponen en las revisiones para no manchar asiento) y fue el primer coche en el que se montó mi hijo recién nacido para salir del hospital...

Golf MK V



Propietario: Rubén Fernández Jiménez.

Modelo concreto y año: Golf GTI Mk5 DSG de 2008

Historia: Como anécdota la verdad que no se me ocurre ninguna... Si deciros que el coche me encanta, cumple todas mis expectativas, sirve como coche de diario, para cargar la bici, irme de viaje e incluso de tramo de montaña a un ritmo más que ligero. Para mí el coche para todo ideal.

Golf MK VI



Propietario: Miguel Liñan Sanchez.

Modelo concreto y año: VW Golf R Cabrio de 2015.

Historia: La verdad que soy poco creativo en este tema, tampoco el coche tiene una precedencia o una historia muy particular... se lo compré de rebote a un conocido que lo iba a entregar en el concesionario para comprar otro coche y me lo ofertó a precio de tasación, por lo que no rechacé la oferta. Además sabía de su historial porque pasa todas las revisiones en el taller de un amigo el cual soy cliente también. Lo que sí puedo decir, que han pasado muchos automóviles por mis manos, algunos muy especiales, y este es el primer cabrio que tengo y también el modelo que más estoy disfrutando.

Golf MK VII



Propietario: Alejandro Galarza Polo.

Modelo concreto y año: Golf GTI Clubsport VII de 2016.



vida a la marca alsaciana. El EB110 estaba en la vanguardia tecnológica con su estructura de fibra de carbono, un 3.5 V12 con distribución por piñones, cinco válvulas por cilindro y cuatro turbos y tracción total. La potencia máxima era de 560 CV para la versión GT y de 610 para el SS. Solo se fabricaron 134 unidades (Schumacher compró uno amarillo) antes de que la empresa quebrara en 1995. Respecto al Centodieci, en diciembre de 2022 se entregó la décima y última unidad fabricada. Fue un homenaje al EB110 de los años 90 y empleó la base mecánica del Chiron, con el motor 8.0 W16 con cuatro turbos y 1.600 CV. La inspiración en las líneas del EB 110 se percibe en muchos detalles de su carrocería, y costaba ocho millones más impuestos. Uno de ellos, de color blanco, fue comprado por Cristiano Ronaldo. Los otros grandes deportivos fabricados en el país vecino, los Alpine, cada vez tiene más presencia en AutoBello. Sus biplazas A110 son clásicos desde que salen de la fábrica, y esta vez expusieron además el nuevo A290, su deportivo compacto 100% eléctrico que evoca al mítico Renault 5 Turbo “culo gordo”. En cuanto a los clásicos, el calor reinante en la capital no impidió que muchos valientes sacaran del garaje sus joyas. El más veterano y elegante, el bellísimo Rolls Phantom I de 1929 con carrocería “transformable” que expuso Pueche, principal especialista español en clásicos de alto nivel. De la misma época pero enfocado a las carreras, el sensacional Alfa 6C 1750 (1930) con carrocería Zagato (ver doble página). Entre los deportivos de los años 50 y 60, los más exóticos fueron un Pegaso Z-102 Touring cabrio Serra, un modelo con carrocería única que trajo Pueche, y uno de los diecinueve Aston DB4 Zagato fabricados. Esta joya llegó a España desde su anterior hogar en Canadá. Destacó también la representación de Ferrari clásicos, comenzando por el precioso 275 GTB que expuso Shelter Garage. Otra belleza que pudimos admirar fue el 330 GTC con matrícula original de Madrid junto a su evolución, el 365 GTC. Estos dos modelos son prácticamente iguales en cuanto a diseño, con la excepción de que el más moderno lleva unas salidas de ventilación en el capó. Del primero se fabricaron unas 600 unidades, mientras que del segundo apenas se hicieron 150. El reputado restaurador Félix Valladolid asistió con un Dino 308 GT4 y un 512 TR. Y no todo fueron clásicos, sino que también se expusieron novedades recién llegadas al mercado nacional como el Alfa Romeo Junior, los Cupra Tavascan y Formentor 2024, el Lancia Ypsilon, el Lexus LBX o el Polestar 4. Y hay que agradecer especialmente la contribución de LG y sus magníficos televisores, que fue fundamental para que muchos asistentes vivieran en directo la victoria de España frente a Francia en la Eurocopa. Después del encuentro, más de 1.200 invitados pudieron disfrutar de la cena de gala. Tras las buenas sensaciones respecto a la nueva ubicación, los aficionados y los organizadores esperan que en 2025 el evento se pueda celebrar de nuevo en este privilegiado emplazamiento. La próxima cita de AutoBello será, Dios mediante, en el Real Club de Polo de Barcelona el próximo 18 de septiembre.

CEA

Un día como piloto en las carreras de destrucción

El mundo de las carreras de coches es apasionante. La competición, las rivalidades y las luchas por ganar son elementos extremadamente atractivos para aquellos que nos gusta este mundillo. Por desgracia, en la mayoría de las especialidades cada vez hay más normas y regulaciones en pro de la seguridad, a menudo en detrimento del espectáculo.

Sin embargo, esto no es así en todas partes. **Por: DANIEL BLASCO**

ESTE VERANO ME he ido en busca de una de esas carreras donde la guerra cuerpo a cuerpo y el espectáculo son los principales objetivos. Hablo de un Destruction Derby. El concepto es simple: imaginaos un circuito montado en un campo en el que el trazado está delimitado por balas de paja y coches siniestrados de competiciones anteriores donde el objetivo es destrozarse a los rivales y ser el último en coche que acabe en pie. Todo

dentro de un trazado donde te encuentras árboles que tienes que esquivar. Los coches con los que puedes participar son vehículos de calle que puedes modificar o reforzar tanto como quieras, salvo que no se pueden montar parachoques reforzados más anchos que el propio coche ni tampoco tener refuerzos con cantos afilados. Para competir, hay que retirar las ópticas, los airbags y proteger la ventana del conductor con una red trenzada de protección y ponerse casco y Hans. Por lo

demás, todo vale. Los participantes salen en tandas de ocho coches que duran 13 minutos y las premisas son claras. Tienes que destruir a los rivales, chocándote con ellos: no vale escaparte o evitar el contacto para sobrevivir, ni tampoco chocar contra coches que hayan quedado parados, ni mucho menos impactar contra la puerta del conductor de ningún rival. A partir de ahí, los coches que se van rompiendo van quedando fuera de la competición. Conforme esta avanza, se van juntando los coches

restantes hasta una ronda final, de donde saldrán los dos finalistas supervivientes para enfrentarse cara a cara en una especie de plaza de toros improvisada. Por tanto, hay que destruir y no ser destruido: este es el apasionante y desestresante concepto.

Ser el novato de una competición siempre entraña riesgos, especialmente cuando vas a un terreno tan desconocido, para enfrentarte a personajes que dedican todo el año a preparar sus coches para batirse en duelo en esta batalla



Las herramientas: un Volvo S80 2.5T para Paco (derecha) y un BMW 525i 192 CV gasolina para un servidor.



Si queréis ver el video completo de la experiencia lo encontraréis en el programa Gearbox de DAZN.



de destrucción anual. Más cuando eres el único equipo extranjero y te sientes observado y, además, no entiendes nada de lo que dicen en el briefing, más allá de las risas de los contrincantes cuando nombran a los “dos españoles”. Quizás el hecho de que la mayoría de coches estén extremadamente reforzados, con estructuras de acero por todas partes, puertas soldadas, barras antivuelco en algún caso, frente a nuestros dos vehículos prácticamente de estricta serie, también tenga algo que ver con nuestros miedos y nervios. Entre los contrincantes, muchos Audi antiguos, Volkswagen, y un popurrí de variados vehículos. Nuestras herramientas: un Volvo S80 2.5T para Paco y un BMW 525i 192 CV gasolina para mí. Los dos coches más potentes del “paddock”: hemos elegido potencia y robustez, aunque lo de preparar los coches... más bien entre poco y nada. ¿Sobreviviremos a la primera ronda?

Como en la naturaleza, el que no es cazador, es cazado. Así que, viendo cómo nuestros coches están en clara inferioridad de condiciones en cuanto a preparación, pero son más potentes, Paco y yo decidimos intentar ser cazadores en ese territorio enemigo: intentar evitar que nos embistan por detrás con sus coches-bulldozer

para intentar ir a cazar desde detrás y, gracias a la mayor potencia que nuestros rivales, realizar las típicas maniobras de la policía americana para golpear en las partes traseras de los enemigos para echarlos fuera. También intentar reventar ejes y ruedas de los rivales, una de las partes más débiles, claves para dejar a los “enemigos” fuera de combate.

Cargados de nervios por lo que se nos viene encima, arrancamos la primera ronda con precaución, pero decididos. Algo nos queda claro: nuestros contrincantes no miden nada. Van a chocar sin tener en cuenta las consecuencias, y pronto los primeros coches caen en la batalla debido a sus propias embestidas desmedidas. Pronto iniciamos nuestras acometidas contra los rivales, y parece que no se nos da mal. Nunca pensé que chocar contra otros coches daría tanto placer. El ruido de cristales rotos, ver cómo se arruga toda la parte del coche de delante de ti, enganchar a rivales por la parte trasera y pegarles un volantazo para quitarlos de en medio... el olor a agua de radiador derramándose, sonido a escapes libres... qué gusto. Y más en nuestro caso disponiendo de muchísima potencia para empujar y empotrar a todo lo que se mueva.

El jaleo del público se escucha con cada embestida. Al final, resulta que los españoles tenemos manos y no solo plantamos cara, sino que de repente estamos haciendo una buena escabechina ante la atónita mirada de los asistentes. Es así como sobrevivimos la primera ronda, con unos daños bastante limitados que se resumen en ambos radiadores rotos y un buen número de bollos, pero ambos coches vivos y con ganas de más batalla, para sorpresa de los locales. Hora de volver a entrar a pista, esta vez para intentar llegar a la final: aquí no hay bromas y la batalla arranca de forma verdaderamente violenta. Esto va en serio de verdad y la cosa se pone caliente desde la salida. Las embestidas suben de nivel, y a pesar de llevarnos por delante un buen número de rivales, nosotros también recibimos fuertes golpes. Mi BMW se lleva uno en el eje trasero afectando a una de las ruedas. El coche ya no va recto, pero eso no me impide ir a fondo. Por su parte, el Volvo S80 de Paco es ahora un compacto, tras perder el tercer volumen de un brutal impacto posterior, pero eso tampoco le frena a seguir la misión de destruir rivales. En este punto Paco y yo ya hemos tomado la medida a los contrincantes,

enganchándolos por detrás y dejándolos fuera de combate uno tras otro. Por qué no decirlo, Paco y su Volvo con más violencia que yo con el BMW. A estas alturas ya no llevo ni capó para refrigerar el motor, que se encuentra a tope de temperatura. De las enormes embestidas, aparte de haber perdido el frontal, llevo roto el radiador, el alternador, no tengo ni dirección asistida ni tampoco escape, pero el BMW sigue empujando, y de qué manera. Igual que el S80, que no hace más que reventar locales ante el jolgorio del público. Por desgracia, en una de las embestidas a un rival, arranco de cuajo una rueda delantera de mi BMW justo al final de la ronda; ese fue mi final. Mientras tanto, el Volvo de Paco acaba quedándose parado y sin batería para poder volver a arrancar. Nuestra aventura se acaba, justo en la ronda final... Nuestras máquinas están en estado crítico, y ya no podemos hacer nada para seguir, pero hemos llegado a la final. La victoria ha quedado cerca, pero al final no ha sido posible. No obstante, los españoles hemos dejado el listón muy alto, sorprendiendo a propios y extraños. ¿Es que alguien lo dudaba? El año que viene volveremos, y ya no seremos novatos. Que se preparen.

TIENES QUE DESTRUIR A LOS RIVALES, CHOCÁNDOTE CON ELLOS: NO VALE ESCAPARTE O EVITAR EL CONTACTO PARA SOBREVIVIR, NI TAMPOCO CHOCAR CONTRA COCHES PARADOS

Todo el estilo de nuestra revista tiene nombre de mujer...

A. Lange & Söhne Hampton Court Concours of Elegance

Un Datograph Pièce Unique para una de las grandes citas del motor en Reino Unido. POR: P. PASTOR

CUANDO PIENSAS EN CLASE, elegancia, belleza, motor, deportivos, clásicos... te llegan varios nombres a la mente. Comenzando con AutoBello, como no podría ser de otra forma en nuestro país, y siguiendo con citas legendarias como el Villa d'Este en Como, Pebble Beach en California, Château de Chantilly en Francia y varios más. Entre ellos, el epicentro británico en el precioso Palacio de Hampton Court reúne a las mejores unidades cada año a finales de agosto en las afueras de Londres.

Los mundos de excelencia del motor y la alta relojería siempre están muy estrechamente unidos, y así siempre lo decimos. Solo hay que ver los timekeepers oficiales de estos Concours d'Elegance: Rolex, Richard Mille o la propia A. Lange & Söhne que cada vez tiene más presencia en este tipo de eventos. Para esta recién celebrada edición del Concurso de Elegancia de Hampton Court Palace, la firma relojera clausura la celebración del 25 Aniversario del Datograph con una preciosa pieza única en exclusiva para el evento.

Son muchos los detalles que lo convierten en único: caja de oro blanco con brazalete integrado, esfera gris con subesferas negras y, por supuesto, su fondo de caja estilo officer con bisagras con el grabado "Concours Of Elegance – Hampton Court Palace 2024".

En este caso, A. Lange & Söhne no presenta este Datograph Up/Down como trofeo para el ganador del concurso, como suele hacer en el Lago di Como, sino que será ofrecida en subasta benéfica el próximo 9 de noviembre en beneficio de The Prince's Trust. Una entidad británica bajo el patronazgo del rey Charles III que ayuda a jóvenes a desarrollarse en la vida profesional y alcanzar mejores oportunidades laborales. La subasta será organizada por Phillips y, aunque no sabemos qué cifra alcanzará, recordemos que la edición del 2022 ¡se vendió por más de un millón de euros!

Con su impresionante, colorido e icónico calibre, el Datograph celebra 25 años de éxitos con este reloj tan exclusivo.



Entrega del premio 'Best of Show' al propietario de un Rolls-Royce Phantom III Cabrio, por el CEO de A. Lange & Söhne, Wilhelm Schmid.

H. MOSER & CIE. X STUDIO UNDERDOG PASSION PROJECT

Utilizando el juego de palabras entre la pasión relojera y la fruta de la pasión, dos de las marcas más divertidas y locas del sector se unen en una nueva colaboración durante estos GVA Watch Days 2024. Se trata de una edición limitada de 100 sets inseparables. Moser presenta la edición Passion Fruit de su Endeavour Calendario Perpetuo con esfera en esmalte Grand Feu y Studio Underdog el 03SERIES PassiOn Fruit Monopusher Chronograph.

63.000 euros



ORIS

LFP LIMITED EDITION

Nace este nuevo Divers Sixty Five en colaboración con la Ligue de Football Professionnel de Francia en apoyo a su torneo benéfico, Les Défenseurs de l'Enfance. Edición de 1.000 piezas con diferentes detalles únicos. **2.500 euros**



BVLGARI

SERPENTI PALLINI SECRET

Novedad de los GVA Watch Days, ahora vemos las piezas más bonitas e icónicas de alta joyería con el calibre Piccolissimo de cuerda manual. Oro blanco y rosa engastado con 24.44 quilates de diamantes y dos esmeraldas. **464.000 euros**



JACOB & CO.

EPIC X F.C. BARCELONA

Una inesperada colaboración celebrando el 125 Aniversario del famoso equipo catalán de fútbol. Limitado a 125 piezas incorporando un Tourbillon a las 6 de cuerda manual, combinando oro rosa con tonos azules. **135.000 euros**



BLANCPAIN

VILLERET

El verde oscuro de los abetos del Valle de Joux viste la colección con cuatro nuevas referencias combinando el verde y el oro rojo. Concretamente: Tourbillon Carrousel, Quantième Complet, Fase Lunar y Extraplate. **391.150 euros**



FREDERIQUE CONSTANT

CLASSIC TOURBILLON MANUFACTURE

Bien consolidado como uno de los Tourbillon más interesantes calidad-precio del sector, ahora lo vemos en su versión más exclusiva construido de oro blanco y con una espectacular esfera de aventurina azul. **40.995 euros**



M.A.D. EDITIONS

M.A.D. 1S

Tras varias versiones muy exitosas, vemos el primer rediseño del M.A.D. 1, hermano pequeño de MB&F, ahora más delgado y llevadero. Llamado "S" por ser "slimmer" y "Swiss", pues ahora también monta un calibre suizo. **3.500 euros**



L'ÉPÉE X MB&F

ALBATROSS

Un precioso barco volador - reloj mecánico de 1.520 componentes, fruto de la colaboración entre estas dos firmas independientes tan laureadas. Cinco versiones de 8 piezas cada una en azul, verde, rojo, champán o negro. **137.000 euros**



ZENITH

TOURBILLON FELIPE PANTONE

Una nueva colaboración con el artista contemporáneo argentino-español, ahora en la versión más compleja del Defy Skyline. Muchos efectos visuales gracias al juego de reflejos y tratamientos PVD arcoíris. **65.000 euros**



VACHERON CONSTANTIN

MÉTIERS D'ART

Nuevas piezas de artesanía tributo a los símbolos tradicionales de la cultura china, titulados como "Destellos de luz de luna" y "Oleaje eterno". Esta segunda, con grabados y esfera en esmalte cloisonné. **c.p.v.**



HUBLOT

BIG BANG UNICO 'O KA MUA

La primera edición limitada Hawaiana de Hublot en exclusiva para su boutique de Honolulu. La esfera, correa y bisel cerámico presentan hologramas típicos de la artesanía local de la Polinesia. Limitado a 25 piezas. **27.900 euros**



IWC

MARK XX PATROUILLE SUISSE

El atemporal reloj de aviador de IWC, ahora en titanio y ofrecido como edición limitada para la Patrouille Suisse, grupo de demostración de vuelo de la Fuerza Aérea Suiza. Limitado a 250 piezas con esfera gris. **7.100 euros**



OMEGA

SEAMASTER 300M COPA AMÉRICA

Como cronometrador oficial de la 37ª Edición de la Copa América, este año celebrada en Barcelona, Omega presenta una nueva versión de su reloj de buceo insignia, con escala de regata y diferentes detalles de diseño. **7.200 euros**



TAG HEUER X HODINKEE

CARRERA SEAFARER

En colaboración con Hodinkee, se basa en una pieza original hecha para Abercrombie & Fitch entre los años 50 y 70, que indicaba las mareas en la subesfera a las 3. Ahora actualizado y limitado a 250 uds. **7.800 euros**



ORIENT

BAMBINO 38

Tres nuevas opciones de esfera de color para el exitoso modelo japonés. Aquí vemos el color cobre, también disponible con esferas verde hierba o azul suave. Todos ellos en 38 mm y contruidos en acero inoxidable. **330 euros**

BREITLING

COLECCIÓN DEL 140º ANIVERSARIO

Celebrando su nacimiento desde el 1884, Breitling presenta un trío de piezas exclusivas con el nuevo Calibre B19 manufactura incorporando Calendario Perpetuo y Cronógrafo, algo totalmente pionero para la firma. Las tres ediciones se ofrecen en las líneas más icónicas de Breitling: el Premier Datora 42, Navitimer 43 y el Super Chronomat 44. Todos ellos con caja de oro rojo y con un rotor personalizado con la imagen de la Manufactura.

16.200 euros



Konstantin Chaykin Thinking

El nuevo rompe-récords al reloj más delgado del mundo, con un grosor total de apenas 1,65 mm.



DURANTE EL SIGLO XX, la búsqueda por conseguir el reloj mecánico más pequeño y, sobre todo, más delgado del mundo estuvo muy presente, hasta cifras que ya parecían físicamente imposibles de reducir. La guerra por el grosor ha sido intensa de forma especial desde los años cincuenta, con calibres de récord provenientes de firmas como Vacheron Constantin o Piaget, pero ha sido en este siglo XXI cuando los grandes avances tecnológicos han permitido una revolución mucho más acelerada llegando a grosores increíbles.

Han sido tres las marcas que han conseguido sorprender año tras año rompiéndose unas a otras los previos records: Bulgari, Richard Mille y Piaget. Sin duda, podríamos considerar a Bulgari como la ganadora en esta búsqueda de la delgadez extrema, pues a día de hoy sigue ostentando muchos récords de diferentes complicaciones delgadas entre su colección Octo Finissimo. Piaget justo presentó este año el Tourbillon

más fino del mundo, con apenas 2 mm de grosor. Y cómo olvidar el Richard Mille RM UP-01 en colaboración con Ferrari de 1,75 mm, el cual obtuvo el récord durante algo más de un año, antes de volver a perder frente al Bulgari Octo Finissimo Ultra COSC este 2024, de 1,70 mm.

Pero tenemos un nuevo contrincante en la batalla y, de hecho, actual ganador entre todos ellos, el nuevo Konstantin Chaykin ThinKing. Una obra prototipo con un grosor de 1,65 mm, creada por el gran relojero independiente ruso, algo impresionante, teniendo en cuenta las macro-compañías rivales que antes hemos comentado.

Todo ha sido posible gracias al PalanKing, un adaptador como extensión de caja que se conecta por la parte trasera, permitiendo el cambio de hora, dar cuerda, e incluso con un micro-rotor para poder usar el reloj como si fuera un auténtico automático. Un sistema ingenioso y fácil de usar que ha logrado rozar estas cifras que parecían inalcanzables.



Todavía no conocemos la producción ni el precio final, pues por ahora se trata de una Pièce Unique prototipo, pero estará a la altura...

355 by Evoluto Automobili

La berlinetta V8 de los años 90 está de moda y sus precios cotizan al alza. Para los que quieren un F355 con más rendimiento, en Reino Unido ha desarrollado esta evolución. **POR: G. LAHOZ**

PRODUCIDO ENTRE 1994 y 1999, el Ferrari F355 supuso un gran salto respecto a su antecesor, el 348. Además estrenó el cambio automatizado F1, que en su momento fue impactante pero que hoy en día resulta lento y brusco, de modo que se cotizan más las unidades con cambio manual. En los últimos años el fenómeno de los modelos clásicos restomod (restaurados y potenciados) no deja de crecer, especialmente en deportivos como los 911 o los Mustang. Ahora la firma británica Evoluto Automobili, respaldada por DRVN Advanced Engineering, ha aplicado al F355 (aunque le han quitado la F) la fórmula que nunca falla: más potencia, más rigidez, más frenada, menos peso y mejores acabados. El director técnico del proyecto ha sido Amjad Ali, quien ha ocupado el mismo puesto en GuntherWerks (restomods de Porsche 993 en California) durante siete años. De la estética del 355 Evoluto se ha ocupado Ian Callum, ex jefe de diseño de Jaguar, que ha incluido en las aletas traseras unas salidas de aire al estilo del 288 GTO. Toda la carrocería es de fibra de carbono y el frontal cambia bastante, con un faldón rediseñado y faros Led escamoteables. Además las aletas son sutilmente más anchas, para albergar las vías incrementadas y las llantas

de 19". La tapa del motor es de nueva factura. El 3.5 V8 atmosférico rinde ahora 420 CV a 8.500 rpm (380 CV a 8.250 rpm de serie) y según los técnicos lleva más 200 componentes nuevos o rediseñados, que además mejoran la fiabilidad. La caja manual de seis marchas se ha retocado para hacer que "cada cambio sea un acontecimiento".

Fundamental igualmente el sonido, e incorpora un nuevo escape de titanio. La estructura monocasco de acero se ha reforzado con fibra de carbono, hasta lograr una rigidez un 23% superior. Respecto al peso, se queda en 1.250 kg, cien menos. Lleva unos frenos Brembo de seis pistones delante y cuatro atrás, y se pueden pedir como opción unos carbonocerámicos. También es interesante que incorpora una nueva arquitectura electrónica que mejora la fiabilidad y simplifica la diagnosis y el mantenimiento.

Desde DRVN proclaman que el Revoluta hace posible "una experiencia de conducción analógica sublime, un antídoto frente la dirección digital que han tomado los supercars modernos". Además anuncian que producirán un máximo de 55 unidades del Evoluta, cada una de ellas, por supuesto, configurada a la medida del cliente. Este deberá entregar el F355 que servirá de base, y aún no han anunciado precios.



Este proyecto solo contempla vender unidades con cambio manual. No sabemos si aceptan como base para la modificación unidades con cambio F1.

De su estética se ha ocupado Ian Callum, ex jefe de diseño de Jaguar. La carrocería es de fibra de carbono y las aletas son sutilmente más anchas.



VOLRACE SUMMER

CON

ROUND 4-5 DE **DRIFT SPAIN**
18-19-20 OCTUBRE



CIRCUITO DE CARTAGENA

Lenovo

NEROL
LABORATORIO

COMPRA TU ENTRADA EN
VOLRACE.COM

AST
AUTOMOTRIZ TOTAL

AutoVibrante

MÁSCOD
SHOP

YHUR
YOUNG

BC
RACING

LOCK & FUN
GARAGE

EBC
BRAKES

SAFARI

muu!
NO 0

LINK

CARFIX
servicio de coches

ESTACION

BMC
Filtración

¿Un Ferrari híbrido enchufable?

Frío y nieve son habituales en Andorra. ¿Un Ferrari híbrido? La nueva realidad es así, y encontramos en el pequeño principado pirenaico no uno, sino dos Ferrari híbridos enchufables.

Dos supercoches que juntos suman casi 2.000 CV. **POR: GERARD FARRÉ // FOTOS: CLASSY VISSUALS**

PENSABA QUE JAMÁS llegaría a escribir en una misma frase Ferrari e híbrido enchufable, pero aquí estoy. Los últimos modelos de la firma de *il cavallino rampante* presentan un sistema de propulsión híbrido. De la mano de Vlogs de Coches contamos aquí en las páginas de la revista CAR a dos Ferrari que juntos suman casi 2.000 CV. Hablamos del atómico SF90 Spider (1.000 CV) y del 296 GTB (830 CV).

Ambas unidades han sido configurados con el icónico Rosso Corsa, el color rojo por antonomasia de la marca. El 296 GTB presenta como su nombre

bien indica una carrocería coupé. En Ferrari las siglas GTB significan Gran Turismo Berlinetta, si fuese GTS sería la versión descapotable. Ya que hablamos de cabrio, el SF90 es un Spider, tal y como los bautizan en Maranello. Un SF90 Spider con una capota de tipo techo duro retráctil que se esconde entre el habitáculo y el motor de combustión. Un sistema que Ferrari introdujo con el 458 Italia en 2011 y que, desde entonces, ha ido perfeccionando. Se puede accionar tanto en parado como en marcha hasta 45 km/h y apenas necesita 14 segundos para cubrir y descubrir las cabezas de sus dos pasajeros. La gran diferencia entre SF90 y 296

reside en el apartado mecánico. El SF90 está animado por un V8 biturbo de 780 CV que trabaja en conjunción con tres motores eléctricos que juntos suman 220 CV. Un sistema híbrido que la marca italiana anuncia un rendimiento conjunto de 1.000 CV y que además lo convierte en tracción total. Por su parte el 296 tiene un V6 biturbo que declara 663 CV y un único motor eléctrico de 166 CV. En este caso ambos motores (térmico y

eléctrico) entregan su potencia al eje posterior. Son varios los modos de conducción que tienen ambos y lo más sorprendente es que ambos ofrecen la posibilidad de circular en modo 100% eléctrico, una primicia en la marca. El primer Ferrari híbrido fue el LaFerrari y permitía escoger el modo eléctrico puro.

Tal y como pudieron comprobar Tarifa y Ricky, el último supercar de Ferrari es toda una revolución. El 296 sorprendió

LA GRAN DIFERENCIA ENTRE SF90 Y 296 RESIDE EN EL APARTADO MECÁNICO. EL PRIMERO USA UN V8 CON TRES MOTORES ELÉCTRICOS, Y EL SEGUNDO ES UN V6 CON UN MOTOR ELÉCTRICO



Ferrari ha introducido la hibridación en sus supercoches, pero con una fórmula que busca ampliar al máximo las prestaciones y no como una forma de reducir consumos.



El 296 cambia mucho de verlo
en una foto a tenerlo delante.



**AMBOS OFRECEN PRESTACIONES
QUE SE PUEDEN DISFRUTAR EN
TODO TIPO DE CARRETERAS**



a los dos tanto por lo bien que suena su motor V6 biturbo, como por la efectividad en la entrega de más de 800 CV únicamente al eje trasero. Es difícil que un V6 ofrezca esta musicalidad, pero es que en este caso se trata de un V6 sobrealimentado por dos turbos. Su nota aguda es de lo más agradable, tampoco es un V12 pero ojo lo bien lograda que está la acústica de su escape central.

Además de ser efectivo y preciso, con un cambio ultra-rápido, se muestra muy cómodo en el mundo real. Son tantos los superdeportivos que solo brillan en circuito que es todo un hito que un coche de semejante nivel de potencia sea usable en carretera. Precisamente esta es una de cualidades más destacables de los deportivos que crea Ferrari, ofrecer altísimas prestaciones, pero al mismo tiempo unas prestaciones que se pueden disfrutar en todo tipo de carreteras, sin importar el estado del asfalto.

Otra conclusión que sacaron todos en la prueba es lo mucho que cambia el 296 de verlo en una foto a tenerlo delante. Hay coches en los que ocurre esto, que hasta que no lo ves en vivo no terminas por apreciar como es debido su diseño. Hay que reconocer que el equipo de diseño liderado por Flavio Manzoni ha logrado un resultado que es el que esperas en un Ferrari. Es espectacular, pero al mismo tiempo su carrocería es elegante

y proporcionada. Las berlinetta Ferrari desde el 360 Modena cuentan con un capó motor con una luna transparente que permite apreciar la belleza del corazón de la bestia, el motor. El 296 GTB no es una excepción, presenta un capó a través del cual se puede ver el motor V6 biturbo. Cuando lo abres también te encuentras con el cableado color naranja del sistema eléctrico de alto voltaje que da lugar al conjunto híbrido enchufable.

Tal y como apuntan Tarifa y Nexxuz en el vídeo, es una lástima que Ferrari haya suprimido el botón rojo para poner en marcha el motor. Una solución que introdujo con el F430 y que ya se había convertido en algo a lo que nos habíamos acostumbrado y molaba. Pero ya se sabe, las modas son como son y las pantallitas mandan hoy en día. Es curioso lo de poner en marcha el motor con un mando táctil que se encuentra integrado en el volante. Eso sí, hay que reconocer que la pantalla principal del cuadro de instrumentos presenta unos gráficos de altísima calidad. En resumidas cuentas, Ferrari ha introducido la hibridación en sus supercoches, pero con una fórmula que busca ampliar al máximo las prestaciones y no como una forma de reducir consumos. Aquí hemos reunido a un V6 y a un V8, esperamos contar la próxima vez con un V12, el motor más famoso de Ferrari.

Adiós a Alain Delon

El pasado 19 de agosto nos dejó a los 88 años Alain Delon, el eterno galán del cine francés. Bendecido con una presencia que llenaba la pantalla, Car rinde homenaje a un actor que además fue muy aficionado a los coches y al automovilismo. **POR: GUILLERMO LAHOZ**

TRAS LA MUERTE de Jean Paul Belmondo en 2021, Delon era el último representante de la edad de oro del cine francés. Nuestro protagonista era íntimo de Belmondo, y a ambos les unía la pasión por la vida, las mujeres, el boxeo y los Ferrari. Los dos se subieron a un coche de Maranello en cuanto pudieron permitírselo, y Alain compró su 250 GT California en 1963. En las imágenes de la época,

el joven se nos antoja como un James Dean galo que, en lugar del Porsche 550 Spyder, eligió el descapotable italiano (ver columna).

El actor nació en Sceaux, al sur de París en 1935 y, cuando sus padres se separaron pocos años después, comenzaría una triste infancia salpicada de turnos de custodia, internados y casas de acogida. Siempre conflictivo, fue expulsado de muchos de ellos y esto dio forma a una personalidad rebelde

e impetuosa. Fue una complicada peripecia vital que recuerda a la de Steve McQueen, otra leyenda del cine loco por los coches. Alain sirvió en la Armada Francesa en Indochina y volvió a París con 21 años, para deambular por los bajos fondos y debutar en el cine un año después. Con su deslumbrante presencia y su carisma, rápidamente se metió al mundo del cine en el bolsillo. No obstante, Delon solía decir que era actor por accidente. Debutó en

“When the woman gets confused”, de Yves Allégret (1957) y después trabajó con los mejores directores de la época. “A pleno sol” (1960), “Rocco y sus hermanos” (1960) y “El Gatopardo” (1963) le confirmaron como una estrella. Dos años después rodó “El eclipse” con Monica Vitti y el gran Paco Rabal (1926-2001), quien también era muy aficionado a los coches (la cicatriz que marcaba su cara se la hizo en un accidente en 1963, al volante de un Mercedes 190



En Le Mans 1980 patrocinó un Lancia Gr. 5. A la derecha, presentación del Bugatti EB110 en 1991.





SL). La película "El Rolls-Royce amarillo" es de 1964, en "El Samurai" (1967) aparece al volante de un Citroën DS, y en 1969 trabajó en "La piscina" junto a Romy Schneider y Jane Birkin, conduciendo un Maserati Ghibli. Delon fue el actor favorito de los directores del llamado cine polar francés (de género policíaco) y muchos espectadores le recuerdan en "Borsalino" (1970), en cuya primera escena aparece Delon saliendo de la cárcel. Su pareja en la película es Jean-Paul Belmondo, donde interpretan a dos gansters en la Marsella de los años 30.

Como es fácil imaginar en un tipo guapo, famoso y algo pendenciero, su vida sentimental fue agitada. Conoció a Romy Schneider en 1958 cuando tenía 23 años y era un desconocido, mientras que ella, con 20, había protagonizado "Sisi Emperatriz". Estuvo con la austriaca hasta que la dejó en 1963, si bien con los años diría que ella fue su gran amor. Su siguiente pareja sería Nathalie, la única mujer con la que se casó, y que le hizo padre en 1964 de su hijo Anthony. Cuatro años después el actor se enamoró de la actriz Mireille Darc, con la que convivió quince años. La incapacidad de ella para engendrar precipitó el fin de la pareja, y además Alain, como Julio Iglesias, era casi fiel en el amor. En su largo palmarés destacan celebridades como la cantante egipcia Dalida, la actriz Anne Parillaud (estuvo cinco años con ella, hasta 1986) o Nico, cantante de The Velvet Underground. El toque hispánico lo puso Bárbara Rey, con la que tuvo un affaire tras conocerse en Madrid mientras él rodaba "El zorro" (1974). En 1987 Alain se enamoró de la modelo Rosalie Van

DISFRUTABA MUCHO ASISTIENDO A LOS GP DE FÓRMULA 1 Y SOLÍA LUCIR UN PIN DEL CAVALLINO QUE LE REGALÓ ENZO FERRARI

Breemen, treinta y dos años menor. La joven le dio una hija (Anouchka, 1990, a la que adoraba) y un hijo (Alain Fabien, 1994). Rosalie le dejó después de quince años, y sobre ello Alain se expresó en una entrevista, sin rencor: "Soñé con eso toda mi vida. Son mi fuerza, mi equilibrio, mi parte indestructible. Y un día eso se esfumó (...) Es una cuestión generacional, Rosalie me dio sus mejores años y como contrapartida ella ahora quiere recuperar su vida". A lo largo de los años el actor disfrutó de numerosos coches con estilo como un Mercedes 190 SL, un Citroën SM, un Range Rover de primera generación o un Mercedes 450 SEL 6.9 que le regaló Mansour Ojeh. Su último gran coche seguramente fue el Ferrari Testarossa que compró en 1989 y que vendió en subasta en 2013. Algunas fuentes le atribuyen también un Ferrari "Daytona" y un 300 SL "gullwing", pero no hemos podido confirmarlo. Disfrutaba mucho asistiendo a los GP de Fórmula 1 (se definía como francés y ferrarista) y solía lucir un pin del cavallino que le regaló Enzo Ferrari. También le gustaban los rallies y Le Mans, donde en 1980 su firma de perfumes patrocinó un Lancia Beta Montecarlo de Gr. 5.

Cuentan que nunca le faltaron contactos en la mafia marsellesa, y hace poco le incautaron decenas de armas para las que no tenía licencia. En el último periodo de su vida la izquierda y sus medios afines solían aprovechar cualquier excusa para criticarle, seguramente porque

era de derechas, amigo de Sarkozy y simpatizante del Frente Nacional. También le tachaban de machista y ególatra. Paradójicamente llevó a la pantalla, como director, varias novelas de Jean-Patrick Manchette, el escritor más izquierdista del cine polar. Delon no dudaba en expresar su nostalgia por la época de De Gaulle y en mostrarse contrario a la inmigración masiva hacia Francia. Sus enemigos reconocían que era un mito del cine "a pesar de su ideología y opiniones", algo que no habrían dicho del actor si hubiera sido comunista. Naturalmente a Delon, un tipo que salió adelante solo desde niño y que fue a la guerra muy joven, todas esas críticas le traían sin cuidado. Hombre con una personalidad melancólica y misteriosa, sus últimos años fueron tristes y, desde 2019, estaba impedido debido a un derrame cerebral. Vivía recluido en su finca de Douchy con sus queridos perros, aunque en 2021 acudió con muletas a un homenaje a su amigo Jean Paul Belmondo. Ha habido disputas entre sus tres hijos, y lo cierto es que se sentía de otro tiempo y odiaba el mundo actual: "Veo todo el tiempo criaturas realmente detestables. Ni siquiera hay respeto por la palabra dada, solo el dinero es importante. Se que dejaré este mundo sin sentirme triste por ello". Su amigo Pascal Jardin (1934-1980) escritor y guionista, dijo de él: "Tiene una mirada férrea sobre el mundo donde, en el fondo, vemos brillar las lágrimas de la primera infancia".

¿Qué fue de su Ferrari California?



Según la casa de subastas Artcurial, el primer dueño del 250 GT California Spider SWB (chasis 2935GT), uno de los 37 fabricados, fue el comediante Gérard Blain, que lo estrenó en 1961 y se lo vendió a Delon en 1963. Hay por ahí fotos del francés al volante, acompañado de Jane Fonda o Shirley MacLaine. En 1965 el actor vendió el Ferrari azul oscuro a Paul Bouvot, por aquel entonces jefe de diseño de Peugeot. Luego tuvo tres propietarios hasta que Jacques Baillon lo adquirió en 1971. El coche estuvo guardado en un garaje de su finca durante más de cuarenta años, hasta que en 2014 la "Colección Baillon" salió a la luz. Incluía sesenta automóviles en variados estados de conservación, que permanecían almacenados en diferentes barracones. Incluía modelos Bugatti, Hispano Suiza, Delahaye, Delage, Facel-Vega o Talbot-Lago, pero el más valioso era el Ferrari. Al parecer los hijos de Baillon lo descubrieron tapado con lonas y oculto bajo una montaña de revistas viejas. La "colección Baillon" se expuso con exquisito gusto en el Retromobile de París de 2015 unos días antes de ser subastada, bajo el título de "Las bellezas dormidas". La casa Artcurial subastó el California por 16,2 millones de dólares. Tras ser restaurado por el especialista Paul Russell volvió a brillar con todo su esplendor en el Concorso de Villa d'Este de 2019 (foto inferior), conducido por el coleccionista Tony Vassilopoulos. Naturalmente ganó en su categoría (Clase E: Swinging Sixties: il cielo è il limite).



Mándanos tu coche a revistacar@revistacar.es Calle Gobel, 25. 28023 Madrid

BMW SERIE 7

En mi caso la pasión por los coches no empieza de pequeño, sino desde hace unos años, desde que compré mi primer coche y, hasta hace poco, siempre tuve coches de dos puertas. Al decidir comprar uno de cuatro puertas las características eran claras, BMW y grande, pero no un SUV. No había duda: Serie 7. Buscamos una unidad que estuviese bien equipada y como no es un coche para correr sino para hacer viajes, por lo que nos decantamos por un diésel. Sus 245 CV no son una maravilla pero hace su trabajo. Una vez en casa pues no podía quedarse así, y empezamos a modificarlo con unas llantas, y dos o tres cositas más. Desde el primer día supimos que le vendría bien una neumática para estar planchado al suelo sin perder mucha comodidad, y así nació este proyecto que está casi terminado. Si os gusta y queréis verlo, podéis hacerlo en mi instagram: mihaela_0811

MIHAELA SULTANA



VW PASSAT

Para mí, más que tener pasión por los coches, lo mío es una forma de vida. Los mejores amigos los hice de concentración en concentración. Desde que obtuve el carnet de conducir no he parado de modificar todos los coches que he tenido... hasta que llegó mi VW Passat, la joya de la corona. Un coche en el

que puedes viajar cómodamente, que consume muy poco y que tiene un maletero brutal como para meter todo lo que se te ocurra. Su suspensión neumática, sus llantas de 19" y su color hacen a más de uno girar la cabeza.

JORGE VILLASCLARAS RODRIGO



AUDI A4

Hace 5 años buscaba un nuevo proyecto sobre una base poco vista. Vi el anuncio y me enamoré del color del coche. Un perla original de la casa con pocas unidades, de un señor mayor que no quería deshacerse de él. Con 145.000 km me lo traje a casa y, poco a poco, fui modificándolo. Suspensión roscada, llantas... Finalmente, he llegado, con la ayuda de amigos, familia y mi pareja, a lograr el sueño que un día tuve cuando lo aparqué en mi garaje por primera vez. A día de hoy el coche está con un kit de paragolpes y portón americanos, suspensión neumática, llantas Bentley, interior de S4 en Alcantara azul a juego con los cinturones, volante achatado con costura blanca a juego con las molduras y un sin fin de pequeños detalles...

JON ANDER SANTAMARÍA

ATENCIÓN AL LECTOR
Tel. +34 915 946 930

EDITA

Team CAR Spain Publicaciones, S. L.

REDACCIÓN Y COLABORADORES

Director

Emilio Olivares i Camps

Asesor Editorial

José Herraiz

Directora Adjunta

Macarena López de la Vara

Subdirectores

Guillermo Lahoz y Daniel Íñigo

Redactor jefe

Daniel Blasco (Cataluña)

Manuel Lerma (ingeniero), Jorge Gómez,

Sandra Zorrilla, Alberto Solís, J. Marsá,

Javier Serrano, Máximo Seidel.

Lía Izquierdo. Félix Daroca, Rafael de

Castro y Pedro Pastor (relojes).

Diseñadores: Íñigo Onieva

y Emilio Cenzano.

www.revistacar.es

Coordinación
y Operaciones Especiales
Paloma Álvarez

Dirección de Arte y Maquetación
Pablo Barca Soler

Fotografía

Óscar Polanco,

Olivares Bross y Javier Lorite.

PUBLICIDAD Y MARKETING

Pedro Pastor

Tel. 634 909 555

Barcelona Mass Media Special Group

IMPRENTA

Grupo Monterreina

DISTRIBUCIÓN

Boyacá

DEPARTAMENTO PERSONAL Y JURÍDICO

Ejaso Estudio Jurídico

CAR INTERNACIONAL

CAR UK, China, India y Grecia.

Responsable de contenidos internacionales:

Donna Freeman

team car

**Gobel, 25. 28023
La Florida - Madrid**

Difusión controlada por OJD
Depósito Legal M-7320-2007
ISSN 1887-5491

En virtud de lo dispuesto en los artículos 8 y 32.1, párrafo segundo, de la Ley de Propiedad Intelectual, quedan expresamente prohibidas la reproducción, la distribución y la comunicación pública, incluida su modalidad de puesta a disposición, de la totalidad o parte de los contenidos de esta publicación, con fines comerciales, en cualquier soporte y por cualquier medio técnico, sin la autorización de la empresa editora de la publicación, Team CAR Spain Publicaciones SL.

Tenemos la AVENTURA con la que SUEÑAS



amencars.es



ENTREGA
INMEDIATA

DISTRIBUIDOR OFICIAL EXCLUSIVO EN ESPAÑA



EXPOSICIÓN - POSTVENTA - ACCESORIOS - RECAMBIOS



CHALLENGER

Desde 65.100€
De 303 CV a 808 CV



CHARGER

Desde 102.800€
De 485 CV a 808 CV



DURANGO

Desde 76.800€
De 303 a 707 CV



1500 CLASSIC

Desde 72.300€*
395 CV



1500

Desde 82.200 €*
De 260 CV a 395 CV



1500 TRX

Desde 139.700€*
712 CV

*PVP EMPRESA

Top 10.

Los más caros de la Car Week

En las numerosas subastas celebradas el pasado mes de agosto en California, Ferrari volvió a destacar como la marca más deseada. **G. Lahoz**

17.055.000 \$



1

F. 250 GT CALIF. SWB (1960)

Subastado por RM, los Ferrari California de batalla corta están entre los clásicos más cotizados. Se fabricaron solo 56 unidades, esta (chasis 1795GT) fue la primera de todas y se expuso en el Salón de Ginebra. También se valora su motor con especificaciones de competición, los faros carenados y el techo duro de fábrica. Tres propietarios en los últimos 60 años.

14.030.000 \$



2

ALFA ROMEO 8C 2900B (1938)

Gooding & Co. subastó esta exquisita pieza, uno de los cinco 8C 2900B Touring con chasis largo spider que existen. El 8C era el Bugatti Chiron de su tiempo, y su ocho cilindros en línea sobrealimentado alcanzaba 180 CV. Ha pertenecido a coleccionistas célebres: en 1996 fue elegido "Best of Show" en Villa d'Este, y "First in Class" en Pebble Beach, en el año 2000.

12.985.000 \$



3

FERRARI 410 SPORT SPIDER (1955)

Los Ferrari de carreras de los 50 y 60 son los coches más buscados del cavallino. Es difícil seguir la pista de estas piezas, porque era frecuente que fueran muy modificados e incluso cambiaran los números de chasis. Ferrari fabricó solo cuatro unidades del 410 Sport para la Panamericana, pero se suspendió. Uno se convirtió en coche de calle, y el que nos ocupa (chasis 0592 CM) tiene batalla más corta y otros cambios respecto a los dos restantes.

7.865.000 \$



4

FORD GT40 LIGHTWEIGHT (1969)

Mecum subastó más de 600 vehículos. Este Mk I es uno de los 10 factory competition lightweight, con carrocería y mecánica original. Fue estrenado por un portugués y acabó corriendo en Angola. Ha sido restaurado por completo y se ha convertido en el tercer GT40 más caro en subasta, tras el Mk II 3º en LM '66 y el Gulf/ Mirage usado en la película "Le Mans".

7.045.000 \$



5

PORSCHE 911 GT1 (1997)

El más caro vendido en la subasta de Broad Arrow, es uno de los nueve GT1 fabricados para equipos privados de competición. Nunca sufrió accidentes y participó tanto en el campeonato IMSA (cuatro victorias) como en Le Mans 1997, donde fue pilotado por McNish y Ortelli. Su decoración "Rohr Racing" es muy conocida por los aficionados estadounidenses.

5.615.000 \$



6

F. 250 GT LWB CALIF. (1959)

El LWB (50 fabricados) se cotiza mucho menos que el SWB, y en general también se valoran más los faros carenados. No obstante, este Ferrari (chasis 1217 GT) estrenado en Génova apareció en la película italiana "Le Dolci Signore" (conducido por la "chica Bond" Claudine Auger), y además perteneció al gran piloto suizo Jo Siffert.

5.505.000 \$



7

FERRARI F50 (1995)

La subida en su cotización ha sido muy fuerte en los últimos años. Concebido como un F1 para la carretera, se fabricaron solo 349 y hay muchos coleccionistas que quieren uno. La unidad que ha subastado RM (chasis 103921) es la número 47 fabricada, fue estrenada en EE UU y cuenta con 8.550 millas en el contador. Entre sus dueños destaca Nicolas Cage.

5.285.000 \$



8

FERRARI 275 GTB/4 NART ALLOY (1967)

Entre los 275 hay clases y los GTB/4 con carrocería de aluminio están arriba, con solo 16 fabricados. Este es el chasis 10311, comprado casi nuevo por el importador americano Luigi Chinetti, y potenciado para su equipo NART. Debutó en Watkins Glen en 1968, y su mayor éxito fue la victoria en su clase en las 24 Horas de Daytona de 1969 con Posey/Rodríguez. Vendido por RM, acaba de ser devuelto a aquella configuración, con la misma pintura y dorsal.

5.120.000 \$



9

FERRARI 333 SP (1995)

Desarrollado en colaboración con Dallara, fue primer Ferrari para carreras de Sport desde el 312 PB. El chasis 010 participó en el campeonato IMSA entre 1995 y 1997, con 13 victorias. En Le Mans '97 terminó segundo en su clase y sexto de la general. Además fue pilotado, entre otros por un compatriota, el gran Fermín Véllez. Vendido por Gooding & Co.

2.495.000 \$



10

PORSCHE 935 (1976)

El primero de estos modelos de competición fabricado, y usado por la fábrica como prototipo para pruebas y desarrollo. Después se utilizó en carreras, ganando en Watkins Glen y 3º en Dijon, ambas en 1976. Uno de los coches de carreras más salvajes, rinde 590 CV a 7.800 rpm. Restaurado, es además el único 935 oficial "Martini Racing" en manos privadas.

Nuevo Centro Porsche Sant Cugat.

4.500 M² DE EXPOSICIÓN Y TALLERES A SU DISPOSICIÓN.

PRÓXIMA INAUGURACIÓN: SEPTIEMBRE 2024.

Actualmente le atenderemos en nuestro showroom de Carretera Cerdanyola 89.



PORSCHE
Centro Porsche Barcelona



THE FULL FORCE OF McLAREN. **ARTURA**

DISPONIBLE EN McLAREN BARCELONA

Carrer de la Botànica, 81, Hospitalet de Llobregat, Barcelona
930 15 53 46

Consumo estimado de combustible: 5.6/100km | CO2 estimado combinadas: 129g/km. Estas cifras se actualizarán cuando sean definitivas. Se han confirmado las cifras de las pruebas. Para ver nuestra declaración de emisiones, visite cars.mclaren.com

**Prepare.
Commit.
Belong.**

www.barcelona.mclaren.com



Esta REVISTA fue DESCARGADA de JAROCHOS. Puedes
accesar a nuestro GRUPO PRINCIPAL en TELEGRAM a través
del Grupo de paso

@PurgatorioJarocho
<https://t.me/purgatoriojarocho>

En Jarocho NO promovemos ni incentivamos el uso inadecuado de autoría intelectual, solo compartimos material que ya se encuentra en Internet con una simple búsqueda en cualquier buscador o en sitios como PDFMagazine, WordlMagz, etc.
Si piensas que se están socavando tus derechos de autor mándanos un mensaje (con previa identificación como portador de los derechos sobre el material reclamado) solicitando la retirada del material.